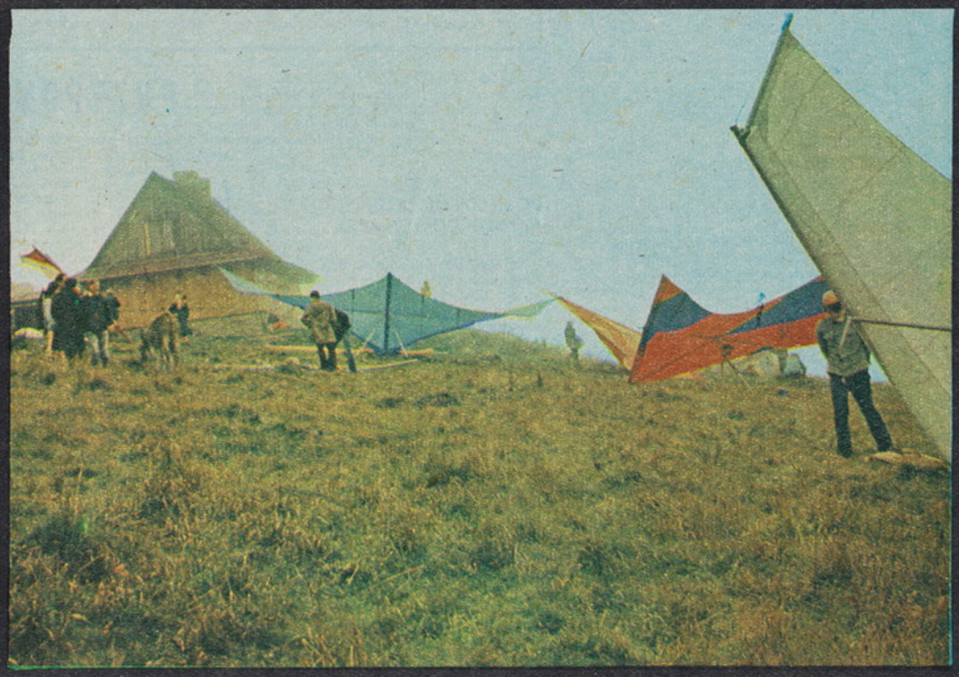
TYGODNIK • 31. 10. 1976

CENA 3 ZŁ

# 44 SKRZYDLATA POLSKA

1321



# Z LOTU PO KRAJU

## 9100 M NA TATRZAŃSKIEJ FALI

Pilot Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, **Piotr Żuk**, uzyskał w październiku w locie szybowcowym na tatrzańskiej fali wysokość absolutna ok. 9100 m, mając przewyższenie ok. 6900 m. Uzyskał on tym samym diament do odznaki szybowcowej.

## MEDAL KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ DLA EDWARDA MAKULI

Mgr inż. **Edward Makula**, nasz znakomity sportowiec lotniczy, przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, kapitan pilot PLL LOT, odznaczony został Medalem Komisji Edukacji Narodowej. W imieniu ministra Oświaty i Wychowania, aktu dekoracji dokonał prezes APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, podczas posiedzenia Komisji Szybowcowej w dniu 14 października br.

## SPOTKANIE LOTNIKÓW-WETERANÓW W KUTNIE

Staraniem Koła Lotniczego ZBoWiD w Warszawie na Ochocie, któremu przewodniczy płk pil. rez. **Medard Konieczny**, odbyło się w Muzeum Bitwy nad Bzurą w Kutnie spotkanie lotników-weteranów pamiętnych walk wrześniowych przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy.

Uczestnicy spotkania złożyli wiązanki kwiatów pod pomnikiem bohaterów bitwy w Kutnie, a następnie wysłuchali prelekcji o lotniczych działaniach podczas walk nad Bzurą w 1939 r. płk. nawig. w st. spocz. **Adama Kurowskiego** – wybitnego autora prac o udziale lotnictwa polskiego w Wojnie Obronnej Polski 1939.

## LOTNICY W OLIMPIADZIE TAKTYCZNEJ WP — 1976

W Akademii Sztabu Generalnego WP im. gen. broni Karola Świerczewskiego odbyła się Olimpiada Taktyczna WP – 1976.

W grupie oficerów Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK bez studiów akademickich najlepsze wyniki uzyskał ppor. pil. **Stanisław Gacek**, absolwent WOSL w Dęblinie. Zajęcie pierwszego miejsca w tej olimpiadzie gwarantuje mu studia w ASG bez zdawania egzaminu wstępnego.

Wśród absolwentów akademii wojskowych, spośród reprezentantów Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK, najlepszy okazał się kpt. dypl. pil. **Edmund Klich**, który wyprzedził mjr. dypl. pil. **Władysława Dąbkowskiego**.

## POSIEDZENIE KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

Kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL odbyło się 14 października br. Obrady zaczęły się od oceny udziału ekipy polskiej w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Finlandii. Z kolei omówiono przygotowania Aeroklubu PRL i Centrum Wyszkolenia Lotniczego do mających się odbyć w Lesznie, w 1977 r., szybowcowych zawodów krajów socjalistycznych. Nasze barwy w tych zawodach reprezentować będą piloci wyłonieni z następującej ósemki: **Julian Ziobro** (Krosno), **Henryk Muszczyński** (Ostrów), **Henryk Poźniak** (Stalowa Wola), **Franciszek Kępka** (Bielsko), **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola), **Stanisław Witek** (Wrocław), **Stanisław Zientek** (Bielsko) i **Mirosław Królikowski** (Warszawa).

Dyskutowano również o wstępnych przygotowaniach do udziału naszych reprezentantów w kolejnych mistrzostwach świata, które odbędą się w 1978 r. we Francji.

Komisja upoważniła swego delegata, co wymaga jeszcze zatwierdzenia przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL, do zgłoszenia na forum Komisji Szybowcowej FAI kandydatury Polski do organizacji szybowcowych mistrzostw świata w 1980 r.

## NOWA SPECJALIZACJA LOTNICZA NA AWF WE WROCŁAWIU

Przyjemna wiadomość czeka sympatyków lotniarstwa oraz wszystkich zainteresowanych uzyskaniem uprawnień instruktorskich w tym zakresie. Jak wiadomo, władze wrocławskiej Akademii Wychowania Fizycznego czyniły starania o wprowadzenie takiej specjalizacji na uczelni, na co wyraził zgodę Departament Szkolnictwa i Nauki Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Zajęcia na specjalizacji będą mieć charakter fakultatywny. Po uzyskaniu doświadczeń z praktycznej realizacji programu możliwe będzie uruchomienie w przyszłości specjalizacji lotniarskiej na kierunku trenerskim oraz nadawanie tytułu trenera II klasy. (St. B.)

## ZMARŁ

20 października 1976 r. zmarł w Warszawie wybitny artysta-plastyk **JANUSZ GRABIAŃSKI**, znany ze znakomitych ilustracji m.in. o tematyce lotniczej. Bliski współpracownik „Skrzydlatej Polski", pilot szybowcowy, laureat wielu nagród oraz wyróżnień, krajowych i zagranicznych.

# EDWARD GIEREK GOŚCIEM WSK — „PZL — RZESZÓW"

**Załoga jednego z największych zakładów polskiego przemysłu lotniczego — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL — Rzeszów" gościła 15 października br. I Sekretarza KC PZPR — EDWARDA GIERKA.**

**Serdecznie witany I Sekretarz KC PZPR EDWARD GIEREK w towarzystwie I Sekretarza KW PZPR LEONA KOTARBY — zwiedził kilka najważniejszych, przodujących wydziałów produkcyjnych WSK, m.in. odlewnię precyzyjną, obróbki mechanicznej i montażu.**

**Rzeszowska WSK specjalizuje się głównie w wytwarzaniu różnego rodzaju silników lotniczych wszystkich typów, zarówno do samolotów jak też śmigłowców. Ostatnio skonstruowano w Rzeszowie oryginalny silnik PZL-3S o wielu zastosowaniach, m.in. do samolotów rolniczych, podjęto produkcję całej rodziny nowych silników.**

**Rzeszowska WSK jest także jedynym w kraju producentem turbodoładowarek do silników wszelkich rodzajów — od 200-konnych autobusowych do wielkich 20 tys. konnych silników okrętowych. Produkcja tych urządzeń przekraczająca w br. 7,5 tys. sztuk — ma zostać jeszcze w tej 5-latce podwojona; podobnie wzrośnie produkcja tłumików drgań do silników wszelkich typów (od samochodowych do okrętowych), która w br. przekroczy już 40 tys. sztuk. WSK, której 1/3 produkcji przeznaczona jest na eksport do 27 krajów świata, to również wytwórca półfabrykatów dla przemysłu lotniczego i silnikowego.**

**Rzeszowska WSK „PZL" szczyci się nie tylko swą wysokiej jakości produkcją, ale również ofiarną załogą i prężną organizacją partyjną, która w ciągu 2 ostatnich lat wzrosła o blisko 500 członków. W tej wytwórni właśnie rozpoczęła działalność pierwsza w kraju zakładowa szkoła mistrzów, a także obejmująca swym zasięgiem niższy dozór techniczny szkoła pracy socjalistycznej, prowadząca edukację obywatelską, ekonomiczną i upowszechniająca wiedzę o polityce partii. Szeroko rozwija się w WSK współzawodnictwo pracy.**

**Edward Gierek interesował się zwłaszcza perspektywami i możliwościami rozwoju produkcji najnowszych typów silników, które — jak poinformował dyrektor naczelny WSK mgr inż. JÓZEF ROKOSZAK — już obecnie wzbudzają zainteresowanie w wielu krajach, a równocześnie stwarzają szanse rozwinięcia na dużą skalę produkcji dla lotnictwa lekkiego (m.in. samolotów rolniczych, małych śmigłowców itp.).**

**I Sekretarz KC spotkał się również z aktywem polityczno-ekonomicznym zakładów oraz przedstawicielami kadry inżynieryjno-technicznej. Podczas spotkania poinformowano Edwarda Gierka o głównych problemach WSK. Załoga tego zakładu — mówiono — swą aprobatę dla polityki partii wyraża codzienną rzetelną pracą, co wyraża się m.in. w podjęciu przez nią po IV Plenum KC partii — dodatkowych zobowiązań eksportowych o wartości 10 mln zł dewizowych.**

# PRZYPOMINAMY:

**Czas odnowić prenumeratę „Skrzydlatej Polski" na 1977 rok.**

Zgłoszenia przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" i urzędy pocztowe do dnia 25 listopada 1976 r.

Cena prenumeraty: rocznie — 156 zł; półrocznie — 78 zł; kwartalnie — 39 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.


W NASTĘPNYM NUMERZE:

- OPERACJA JAGIEŁŁO
- SAMOLOTY MISTRZOSTW ŚWIATA W KIJOWIE
- INNE ŻYCIE (c.d. relacji z mistrzostw w Finlandii)
- „DWUDZIESTY PIERWSZY"
- WETLINA — 76
- Z DZIEJÓW PRZYJAŹNI SERDECZNEJ


**NASZA OKŁADKA:**

**Lotnie w Bieszczadach. Wśród pięknej przyrody bieszczadzkiej próbowano rozegrać I Lotniarskie Mistrzostwa Polski. Niestety, pogoda okazała się tym razem silniejsza. Chmury, deszcze i mgły panowały niepodzielnie. Ale mimo tych przeszkód impreza była udana. A dlaczego — piszemy obszernie na stronach 8 i 9.**

Zdjęcia: FRANCISZEK STANISŁAWSKI (2) i JACEK KIBIŃSKI (1)

# NA HORYZONCIE

## WYTWÓRNIE DOBREJ ROBOTY

*Od czasu do czasu zdarza mi się przeglądać gazety zakładowe trzech czołowych wytwórni naszego przemysłu lotniczego. Są one organami samorządu robotniczego poszczególnych WSK. PZL Mielec ma swój „Głos Załogi", PZL Świdnik — „Głos Świdnika", a PZL Rzeszów — „Wiadomości Fabryczne".*

*Te trzy gazety mają jedną wspólną cechę: są żywo, ciekawie redagowane i dobrze, moim zdaniem, prezentują sprawy bieżące i życie swoich wytwórni. Zajmują się również żywotnymi problemami swoich miast, wszak — jak wiadomo — tak Mielec, Świdnik jak i Rzeszów (chociaż to już miasto dużej rangi, wojewódzkie) są integralnie związane ze swymi lotniczymi wytwórniami.*

*Mieleckie, Świdnickie i Rzeszowskie WSK są dużymi, nowoczesnymi wielozakładowymi przedsiębiorstwami, zaliczanymi do czołowych pod względem wielkości produkcji wśród przedsiębiorstw zrzeszonych w Wielkiej Organizacji Gospodarczej Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. I nie tylko. Są w czołówce krajowej — znane z dynamiki wzrostu produkcji.*

*Ich pracą, dobrą robotą, interesuje się kierownictwo partii i rządu. W okresie ostatnich dwóch miesięcy załogi mieleckiej i rzeszowskiej wytwórni PZL gościły u siebie I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, co ma szczególną wymowę. Uprzednio I Sekretarza KC naszej partii gościła również wytwórnia PZL w Świdniku. Codzienną, rzetelną pracą załogi tych zakładów wyrażają swą aprobatę dla polityki partii.*

*Przeglądałem niedawno ostatnie numery gazet zakładowych. Rzeszowskie „Wiadmości Fabryczne" podają, że wartość dodatkowych zobowiązań eksportowych załogi WSK zamyka się sumą 10 milionów złotych dewizowych. „Cenna inicjatywa rzeszowskiej WSK — czytam na łamach tejże gazety — której na imię „Gwarancja robotnicza za pięciolatkę jakości", jest najlepszym i niezaprzeczalnym dowodem na to, że załoga wytwórni w pełni aprobuje i popiera politykę gospodarczą naszej Partii i Rządu oraz należy do grona budowniczych naszej socjalistycznej Ojczyzny".*

*Mieleccki „Głos Załogi", relacjonując obrady ostatniej Konferencji Samorządu Robotniczego, pisze m.in., że dobre rezultaty uzyskano w produkcji eksportowej; wartość wyrobów skierowanych w roku bieżącym do kilkunastu krajów świata oblicza się na ponad 189 milionów złotych. Wzrosła jakość i ilość produkcji w WSK, a jej przyrost pokryto w ponad 93 procentach wzrostem wydajności pracy.*

*„Głos Świdnika" wydał z okazji srebrnego jubileuszu swego zakładu numer specjalny i, chociaż jest w nim sporo o przeszłości i dorobku WSK, to na pierwszej kolumnie pisze się o teraźniejszości i przyszłości wytwórni, a relacja z gospodarskiej debaty ostatniej KSR mówi o 5,7 mln zł dodatkowej produkcji PZL w Świdniku.*

*Lektura gazet zakładowych naszych czołowych wytwórni lotniczych jest krzepiąca. Są one ich żywą kroniką, zapisują pracowite dni trudnej pracy, nie owijają w przysłowiową bawełnę trudnych problemów, wytykają błędy i braki, ale i mobilizują ludzi do dobrej roboty. Załogi, co nie trudno dostrzec, są serdecznie ze swymi gazetami związane. Piszą bowiem o sprawach im bliskich. Są to gazety ich wytwórni, znanych w kraju z dobrej roboty.*

*Ikarus*

# SREBRNY WIRNIK DLA ŚWIDNIKA

W sierpniu 1949 r. do ówczesnej Gminnej Rady w Adampolu, wioski odległej ok. 9 km od Lublina, dotarło zarządzenie ministra Przemysłu i Handlu tej treści:

**„Należy wykopać 2 ha kartofli i wykarczować pobliski las należący do miejscowych rolników, gdyż tereny te są niezbędne do zbudowania osiedla robotniczego".**

Wkrótce ruszyły roboty. Tak rozpoczęto budowę jednego z największych zakładów przemysłowych Lubelszczyzny — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, a także — robotniczego miasta Świdnika.

Decyzja budowy WSK w Świdniku, która potem przyjęła imię słynnego polskiego konstruktora lotniczego Zygmunta Puławskiego, była m. in. nawiązaniem do tradycji lotniczych Lubelszczyzny.

Formalnie nowy zakład powstał 1 stycznia 1951 r. Rósł szybko. Produkowano tu samoloty i szybowce szkolno-treningowe, a także podzespoły do samolotów odrzutowych Lim.

Rok 1954 był przełomowym w historii zakładu: podjęto decyzję przekształcenia go w wytwórnię śmigłowców. Zaczęto od licencyjnego Mi-1. Pierwsze cztery, zmontowane tu z elementów dostarczonych przez stronę radziecką, śmigłowce Mi-1 zostały oblatane w Świdniku w 1956 r. W następnym roku rozpoczęto produkcję seryjną. Śmigłowce oznaczone SM-1 miały kilka wersji i wiele modyfikacji ulepszających konstrukcję i metody produkcji. Należy przy tym podkreślić, że niemały ciężar prac koncepcyjnych, organizacyjnych i badawczych spoczął przy tym na barkach świdnickich konstruktorów, technologów i metalurgów.

W pięć lat później opracowano w Świdniku nową wersję śmigłowca SM-2. Był on produkowany seryjnie i stał się dowodem, że zakład dojrzał już do realizowania również własnych myśli twórczych.

Kolejnym punktem zwrotnym było opanowanie przed przeszło dwunastu laty przez WSK-Świdnik produkcji seryjnej nowoczesnego śmigłowca turbinowego Mi-2. Pozwoliło to na rozszerzenie eksportu. Mi-2 ma wiele wersji i modyfikacji opracowanych w Świdniku. Tam też produkowane są szybowce i znane motocykle.

W perspektywie nowe konstrukcje, jeszcze lepsze, jeszcze nowocześniejsze.

Dziś z okazji Srebrnego Jubileuszu zakładu należy wspomnieć z szacunkiem o jego pionierach — o pierwszych pracownikach. Pionierów była garstka: inż. Konrad Biały, Józef Domżalski, mgr Bohdan Zahorodny, Jerzy Burski, inż. Józef Łapa, inż. Jan Winiarczyk, Stanisław Palonka, Kazimiera Janus, Paweł Drożdżyński, inż. Henryk Strumiński, mgr inż. Adam Hadrawa, Marian Zmysłowski, Franciszek Zienkiewicz, Tadeusz Niedzielski, Stanisław Graniczka, Maria Sawicka, Tadeusz Stodulski. Tradycje dobrej i ofiarnej pracy pionierów godnie kontynuuje obecnie wielotysięczna załoga nowoczesnego zakładu, znanego w świecie.

Warto też powiedzieć kilka słów o pierwszym w Polsce Aeroklubie Robotniczym, który powstał w Świdniku w 1952 r., jeszcze w okresie budowy zakładu. Jego pionierzy, to: Zbigniew Piasecki, Zdzisław i Zbigniew Klimkiewiczowie, Ryszard Kosioł, Antoni Grabowski, Jerzy Wojciechowski, Nikodem Buchowiecki, Stanisław Gajewski, Henryk Konieczny, Czesław Robak, Zdzisław Chyliński. Z tego aeroklubu wyszło wielu znakomitych lotników sportowych, że wymienimy choćby akrobatów. Tu też znalazł wdzięczne pole do działania nestor naszych pilotów Paweł Zołotow. Tu również zorganizowano pierwsze śmigłowcowe mistrzostwa kraju.

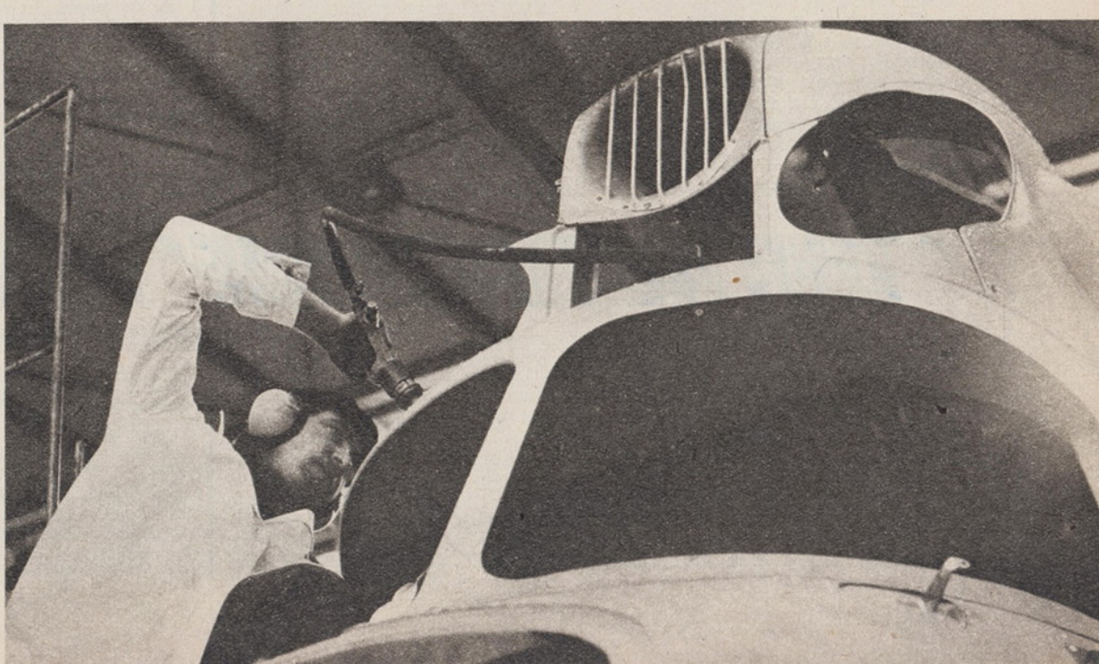
O WSK-PZL w Świdniku pisaliśmy już wiele na przestrzeni lat. Z przyjemnością i satysfakcją odnotowywaliśmy wszystkie sukcesy tego ambitnego zakładu. Ich sumą jest dziś fakt, że:

● W iście rekordowym tempie opanowano w WSK-PZL w Świdniku produkcję jednej z najnowocześniejszych i najtrudniejszych gałęzi techniki i technologii lotniczej — śmigłowce.

● Z kraju bez tradycji w tej dziedzinie lotnictwa staliśmy się szóstym krajem w świecie produkującym śmigłowce i ich liczącym się eksporterem oraz cenionym partnerem dla najlepszych wytwórni za granicą.

Z zakładem WSK-PZL w Świdniku łączą „Skrzydlatą Polskę" wieloletnie, serdeczne więzi. Załodze Jubilata, tak zasłużonego dla polskiego lotnictwa, życzymy dalszego równie dynamicznego rozwoju zakładu i wszystkiego najlepszego! **(w)**

**Śmigłowiec turbinowy Mi-2: w produkcji (poniżej) i w locie (powyżej).**
**Zdjęcia: L. Wróblewski (1) i archiwum.**



**W ciągu dwóch dni października 1976 roku Pole Mokotowskie zaroiło się publicznością i... samolotami. Oto kilka zdjęć, a na jednym z nich uwieczniliśmy organizatorkę imprezy, panią Teresę Matwiejczuk.**

# "DNI AWIACYJNE" w Warszawie

**TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ ELSZTEIN**

Wysiadam z autobusu w Alei Żwirki i Wigury. Przystanek akurat przy zachodnim krańcu dawnego Pola Mokotowskiego w Warszawie. Dzień ponury i deszczowy, ale wierny obietnicy danej organizatorom niezwykłej imprezy, śpieszę na Pole. W chwili gdy przechodzę przez jezdnię, nagle uświadamiam sobie, że czas się chyba zatrzymał, cofnął o dobrych 40 lat. Widzę bowiem strzeliste topole, tak charakterystyczne dla starego Pola Mokotowskiego, a zza drzew wyglądają samoloty. Tak było, co prawda nie z tej, zachodniej strony, gdzie maszyny raczej kończyły dobieg, a ze wschodniej, a później przed samą wojną od strony południowej. Ale nie mogę na razie pozbierać wszystkich wspomnień, bo z głośników dobiega ciepły, serdecznie zawsze brzmiący, doskonale znany głos. No, czyj głos? Oczywiście, inżyniera Witolda Rychtera! Olśniony, zachwycony, pędzę dalej i wydaje mi się, że już teraz naprawdę czas się cofnął. Przecież tutaj na Polu Mokotowskim słyszałem, przez co prawda gorszą niż obecna aparaturę nagłaśniającą, tegoż inżyniera Rychtera, gdy pełnił jak zwykle funkcję sprawozdawcy z okazji okolicznościowych pokazów lotniczych, w których akurat nie brał sam udziału. Ale to było tak dawno, że trudno uwierzyć, by było prawdą.

Rychter opowiada więc, jak to ongiś na Polu Mokotowskim bywało,jakie są związki tego skraweczka ziemi dziś z historią lotnictwa polskiego, z jego dolą i niedolą. Z właściwym tylko sobie humorem inżynier opowiada o przygodach lotniczych, o tym jak był właścicielem małej awionetki, samolociku konstrukcji Dąbrowskiego, jak ten samolocik pięknie latał, ile było kłopotów, aby przekonać władze, że i samolot własnej konstrukcji może dobrze latać. Uznano go za niebezpieczny statek — a ja, proszę państwa — mówi Rychter — udowodniłem, że jest to bardzo bezpieczny płatowiec, tylko trzeba na nim umieć latać. A że był bezpieczny, to państwo sami widzą po fakcie, że siedzę tu w wozie transmisyjnym i opowiadam wam całą historię...

Pole Mokotowskie. Tysiąc czterysta metrów ze wschodu na zachód, a około sześćset z północy na południe, Gdyby istniało w stanie niezabudowanym i niezniszczonym do dziś, mogłoby służyć dla samolotów krótkiego startu i lądowania — o ile współczesne przepisy pozwalałyby na takie praktyki w sercu nieomal wielkiego miasta. W 1909 roku, gdy popisywali się tutaj Francuzi: Lagagneux i Caters, Pole wraz z torem wyścigów konnych było olbrzymim terenem, podobnie jak w 1910 roku, kiedy odbyły się w Warszawie „Dni Awiacyjne", a Rosjanin Utoczkin popisywał się „mrożącym krew w żyłach" lotem trwającym aż 34 minuty. W rok później na Polu zaczyna swą działalność szkoła lotnicza „Aviata"... Nie zamierzam jednak pisać historii Pola Mokotowskiego, pragnę jedynie wyjaśnić młodym Czytelnikom, skąd się wziął tytuł niniejszego szkicu. W przyszłym roku obchodzić będziemy półwiecze powstania Aeroklubu Akademickiego, właśnie w Warszawie, klubu związanego z Polem Mokotowskim . Jeślibym chciał wymienić tylko ważniejsze wydarzenia związane z Polem, musiałbym dysponować chyba całym numerem naszego tygodnika.

Przygotowaniem niejako do przyszłorocznych uroczystości (ani chwili nie wątpię, że takie się odbędą!) były tegoroczne dwa dni — 2 i 3 października. Podczas tych dni zapoznano społeczeństwo z tradycjami naszego lotnictwa sportowego, pokazano trochę sprzętu lotniczego, modeli i co tu mówić — wywołano w jakiś sposób „dawnych wspomnień czar" jak to pięknie zapowiadał program imprezy starannie przygotowany czy wydrukowany przez redakcję „Świata Młodych". Program „Dni" był opracowany świetnie. Miały się odbyć skoki spadochronowe, i akrobacja lotnicza... Ale, dobre zamiary pokrzyżowała kapryśna, jesienna pogoda. W takich warunkach atmosferycznych na skraweczku ocalałego Pola Mokotowskiego (myślę o jego lotniczych możliwościach) mógł wylądować jedynie śmigłowiec. I to właśnie nastąpiło z pełną gracją, zręcznością, właściwą tylko wiropłatom. SP-SBC ze Świdnika usiadł na Polu Mokotowskim. Wylądował, a ja ośmielę się stwierdzić prawie historyczny fakt: był to pierwszy polski statek powietrzny, który wylądował na starym warszawskim Polu Mokotowskim od 1939 roku. Jeśli się mylę, poprawcie mnie historycy.

Po raz pierwszy po wojnie tu właśnie zorganizowano pokazy i wystawę. Kto wpadł na tak niezwykły pomysł przypomnienia tradycji Pola Mokotowskiego? Wiemy, że od lat Klub Seniorów przy APRL walczy o uświetnienie pamięci historycznego Pola, że istnieją plany budowy pawilonu, Domu Lotnika, modelarni, biblioteki i innych obiektów z odpowiednią tablicą pamiątkową włącznie. Ale na razie to wszystko jeszcze spoczywa na deskach kreślarskich podczas gdy festyn zorganizowany w roku bieżącym był zaskakującą niespodzianką. Kto to wszystko wymyślił?

Musiał to wymyślić na pewno ktoś z siwych już seniorów naszego lotnictwa. Podejrzewałem pana Sobola,oddanego całym sercem sprawie dawnego lotniska. Podejrzewałem nawet redakcję „Expressu Wieczornego", boć jego redaktor naczelny też z Polem Mokotowskim związany poprzez pracę w konspiracyjnej drukarni wojskowej pod warsztatami A. Kocjana w czasie okupacji. Podejrzewałem wszystkich, ale wynik moich nieomal detektywistycznych dociekań był zaskakujący. Proszę sobie wyobrazić, że całą warszawską imprezę przygotowała i wymyśliła jeśli tak wolno się wyrazić, pani Teresa Matwiejczuk.

Czy nazwisko to mówi cokolwiek starym lotnikom? Wątpię, bo pani Teresa jest młodziutką dziewczyną, od trzech lat bodaj przebywającą w stolicy, a rodaczką Szczecina. Pracuje w Warszawskim Ośrodku Kultury. I tam, proszę państwa w resorcie kierowanym przez Bogdana Michalskiego narodziła się myśl zorganizowania imprezy lotniczej. Co wy na to, moi drodzy? Wiem, wiem, wstyd trochę. No, ale młodzież też czasami daje przykład starszym...

Ośrodek Kultury zabrał się do pracy bardzo energicznie. Szybko pozyskał sojuszników przede wszystkim w Aeroklubie Warszawskim, ze Zdzisławem Zaskórskim na czele, Centrum Naukowo Produkcyjnym Samolotów lekkich PZL-Warszawa, jednostce wojskowej i wielu innych organizacji, które za chwilę wymienię. Przede wszystkim chodziło o samoloty. PZL dał prototyp „Kruka" i „Wilgę", aeroklub wyciągnął „Jaskółkę" elkę z usterzeniem Rudlickiego no a Świdnik przysłał po prostu śmigłowiec. Pilotował go Andrzej Kruszona. Żołnierze zbudowali linię nagłośniającą — dodam: tak doskonałą, że można by transmitować brzęczenie muchy, a na pewno byłoby słyszalne. Klub Kolekcjonerów Techniki Wojskowej przy WSM „Rakowiec" udostępnił swe zbiory, Młodzieżowe Centrum Gier i Rozrywek Umysłowych ZSMP — gry i zabawy, a ZHP (Hufiec Mokotów „Kuźnica") przedstawił druhny i druhów jako wykonawców programu artystycznego. Wreszcie ośrodek „Wisła" związany z organizacją turystyki i wypoczynku podzielił się swoim doświadczeniem, tak aby zwiedzający wystawę lotniczą i pokazy mogli coś zjeść napić się lemoniady (nikt widocznie nie przewidział chłodnych dni, bo w bufecie było wszystko — na zimno). Do pomocy zgłosiła się również LOK, której to członkowie demonstrowali modele pływające na utworzonym jeziorku (nie mam poję-

cia, skąd się to jeziorko wzięło!). A ponadto chęć współpracy zgłosiły redakcje „Świata Młodych" i czasopism modelarskich. Czy wymieniłem już wszystkich? Przepraszam, jeszcze był „Dom Książki". Co prawda nastąpiło małe nieporozumienie, bo w miniaturowym stoisku książek lotniczych nie było, a sprzedawczynie zupełnie pojęcia nie miały co sprzedają i po co tu właściwie przyszły. A ja w naiwności swej szukałem książek naszych wydawnictw (WKiŁ) — bestsellera A. Glassa, zaprzyjaźnionych „Horyzontów" i w ogóle literatury o ludziach i samolotach. Całe szczęście, że poproszono pana Wacława Króla, który swoimi autografami na bardzo nielicznych publikacjach „Interpressu" ratował sytuację — i pełnił trudną funkcję. Ba, ale nie można od razu wymagać, aby absolutnie wszystko się udawało. W przyszłym roku na pewno będzie lepiej.

Przy samolotach, szybowcu i śmigłowcu tłok panował nieopisany. Każdy kto mógł pakował się do kabiny, a do „Kruka" szczególnie. Sam chciałem skorzystać z okazji ... ale jakiś dżentelmen zwrócił mi brutalnie uwagę: — Gdzie się pchasz, przecież to dla dzieci, a nie dla dorosłych... Wszystko było wolno. Można było się czepiać samolotów, włazić do kabiny i sprawdzać jakość pokrycia skrzydeł. Starzy i młodzi, a dzieci przede wszystkim,. skorzystały chyba z wystawy sprzętu najwięcej. Nie ma nic bardziej zachęcającego do lotnictwa jak prawdziwy samolot. Od szeregu lat dziwiłem się, że nasi specjaliści od propagandy sportu lotniczego nie organizują wystaw lotniczych. Takich jak przed laty na Placu Zwycięstwa czy przed warszawskim Arsenałem, czy niegdyś we Wrocławiu. Niezdatne do lotu, ale nowiutkie płatowce chyba zawsze można pokazać społeczeństwu. Może „Dni Awiacyjne" wejdą do kalendarza warszawskich imprez i wówczas będziemy mogli zobaczyć tam paradę całego sprzętu, który produkowaliśmy i aktualnie produkujemy.

Pytam organizatorkę panią Matwiejczuk. — Proszę pani, trudno było? — Bardzo, ale sojusznicy pomogli. Bałam się okropnie czy wszystko uda się zorganizować, bo przecież nie dysponowałam wielkimi funduszami. Ale powiem panu coś. W roku przyszłym moje kierownictwo zamierza zorganizować jeszcze bogatszą imprezę. Chyba lotnicy pomogą? Po moim zapewnieniu, że pomogą na pewno, otrzymuję na dowód nieomal gwarancyjne słowo od prezesa Klubu Kolekcjonerów z pobliskiej WSM Rakowiec inż. Witolda Jelenia, że jego ludzie wystąpią w roku przyszłym jak jeden mąż z jeszcze większą kolekcją swych prac. Dzisiaj wystawili sto modeli różnych maszyn.

Podziwiałem modele zgromadzone w trzech oszklonych szafach, ale żałowałem, że tak mało w zbiorze samolotów związanych z Polem Mokotowskim. Chyba jedna miniatura RWD-2 wykonana przez Adama Jończę świeciła pięknym przykładem, że nie tylko plastyki się liczą, ale i klasyczne modele redukcyjne. Stoisko Klubu — dodam — było oblegane tak, że nawet nie zdołałem wykonać dobrych zdjęć. Ale, ale, zapomniałem o jeszcze jednym wystawcy. Otóż znana firma „22 Lipca" (dawniej E. Wedel) pokazała zestaw swych opakowań lotniczych czekolady „Hobby". Pięknie to wyglądało, a okazuje się, że już wyszło chyba z 50 różnych typów samolotów, nie licząc statków i lokomotyw. Dla zbieraczy obrazków już się drukuje specjalny album, jak mnie poinformował pan Bohdan Wróblewski, autor rysunków samolotów i całej w ogóle serii dla zbieraczy. Pan Bohdan przy okazji przedstawił mi swego ojca, jednego z najstarszych pracowników PZL, a także swych krewnych od wielu lat związanych z lotnictwem. Sam jako artysta-malarz upowszechnia lotnictwo, gdzie tylko może. Te czekolady to jego pomysł. Chyba nie przypuszczał Bolesław Orliński, nasz sławny lotnik, że jego chrześniak, właśnie pan Bohdan, wyrośnie na takiego mistrza. Wróblewski nie przeleciał co prawda Atlantyku — ma za sobą trochę godzin na szybowcach — ale lotnik to wielce zapalony. Trudno się dziwić, że spotkałem go tu na Polu Mokotowskim. Kogo ja tu jeszcze nie spotkałem! Oto ktoś wciska mi do ręki prospekt WSK-Okęcie zatytułowany „Informator dla podejmujących pracę w WSK Warszawa-Okęcie". Podziękowałem chociaż pracy nie szukam, a tu okazuje się, że przy stoisku PZL-a broszurki rozdaje sam pan Eryk Falcman, stary lotnik, pełniący wdzięczną służbę jako opiekun stoiska. Przy okazji pokazał mi swoje modele w gablotce, bo jest także kolekcjonerem. Zbiera wszystko co z polskim lotnictwem związane.

Korzystam z przerwy i dopadam inżyniera Witolda Rychtera. Jak też On, nasz dziś już klasyk sportowców lotniczych (a także i sportowców samochodowych!) widzi całą imprezę? Jest zadowolony. Cieszy się, że tradycje nie giną, że młodzież jest wspaniała, a organizacja pierwszej tego rodzaju imprezy na starym Polu doskonała. Zachęca do powtórzenia czegoś podobnego w roku przyszłym. Zgadza się ze mną, że po raz pierwszy występuje tu po wojnie oraz , że i lądowanie śmigłowca jest wydarzeniem. Chwilę gawędzimy, wspominając, co i gdzie tu było przed wielu laty. Nagle inżynier mówi: — Ale co ja tu, panie Pawle, będę opowiadał przecież w waszym wydawnictwie (WKiŁ) jest w robocie książka, wspomnienia od zarania sportu lotniczego aż do wybuchu wojny w 1939 roku.

To jest wiadomość! Z pierwszej ją uzyskałem ręki. Nareszcie będziemy mieli coś do poczytania, coś co upamiętni również Pole Mokotowskie. Aby tam tylko koleżanki i koledzy z Wydawnictwa mojego się pośpieszyli, a kochani drukarze postarali, to na przyszły rok, na 50-lecie AW książka inżyniera Rychtera pasowałaby jak ulał. Niech zdąży bodaj na październik, byle nie później, bo rocznica przepadnie!

Pięknie by się stało, gdyby i nasi Seniorzy zdążyli bodaj pamiątkową płytę położyć do tego czasu, bo o zbudowaniu pawilonu to trudno mówić — chociaż, kto wie — dziś się samolot buduje w parę miesięcy, a pawilonu byśmy nie dali rady? Pełen optymizmu kreślę się z szacunkiem szczególnym dla organizatorów pierwszych „Dni Awiacyjnych" na Polu Mokotowskim w 1976 roku.

# CZEKAMY NA LEPSZE WYNIKI

Spadochronowy Mistrz Polski (seniorów) na rok 1976–77 Lesław PANAŚ z WKS „Wawel" (3003 wykonane skoki z samolotu).

Po raz pierwszy mistrzostwa Polski w sporcie spadochronowym rozegrano w 1954 r. w Nowym Targu. Pamiętam te pierwsze mistrzostwa równie dobrze jak każde następne. Zastanawialiśmy się wówczas, w którym roku przeprowadzone zostaną XX mistrzostwa, w jakiej miejscowości i w jak licznej obsadzie zawodników. Znalazł się wówczas ktoś, kto chciał przepowiedzieć niczym wróżbita to wszystko, co miało teraz miejsce w Bielsku-Białej. Słuchający tej wypowiedzi wybuchnęli śmiechem i tak zakończyło się prognozowanie przyszłości. Dla ścisłości dodam, że żaden z ówczesnych zawodników nie brał udziału w tegorocznych mistrzostwach.

Cóż, lata mijają szybko, a XX z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Polski także już są poza nami. Pora więc na ich omówienie. Rozegrano je w dniach od 19 do 29 września br. Gospodarzem mistrzostw był Aeroklub Bielsko-Bialski — Szkoła Szybowcowa Żar. Celem zawodów było wyłonienie Spadochronowych Mistrzów Polski Seniorów na rok 1976/77, w klasyfikacji kobiet i mężczyzn, dalej wyłonienie kandydatów do Spadochronowej Kadry Narodowej na rok 1977. Mistrzostwa miały także za cel wymianę doświadczeń i umocnienie przyjaznych kontaktów między sportowcami w poszczególnych aeroklubach.

Na starcie tegorocznych mistrzostw stanęło 66 zawodników, w tym 8 kobiet z 24 aeroklubów. Rozegrano trzy konkurencje: pojedynczy skok na celność lądowania, akrobację oraz skok grupowy na celność lądowania. Większość zawodników skakała ze spadochronami UT-15, a kilku z SW-5.

Sędzią głównym mistrzostw był Tadeusz Litwiński, zasłużony działacz lotnictwa sportowego. Jego też poprosiłem o krótkie skomentowanie trzech przeprowadzonych konkurencji.

**Tadeusz Litwiński:** W pierwszej konkurencji wykonano 264 skoki, w tym 75 celnych, czyli dokładnie w środku koła (0,00 m). Gdy dodamy 10 skoków z wynikami do 0,10 m, otrzymamy 30% z wszystkich wykonanych skoków w tej konkurencji, o których można powiedzieć, że reprezentują dobry poziom zawodników.

**„Skrzydlata":** Warunki pogodowe przy jakich wykonywano skoki były w granicach określonych regulaminem, sportowcy startowali na spadochronach wysokowyczynowych, dlatego też wyniki jakie zawodnicy uzyskali w tej konkurencji zmuszają do zastanowienia.

**Tadeusz Litwiński:** Muszę dodać, iż 9 skoków wykonano poza kołem. Jest to duży procent skoków nie wliczanych do punktacji.

**„Skrzydlata":** Jeśli dobrze pamiętam, to dawno nie było tak wielu skoków poza kołem.

**Tadeusz Litwiński:** Jedynie 20 zawodników wykonało skoki do 1 metra. Jak redaktor sobie przypomina, na Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL zakładaliśmy, że poziom zawodników w skokach na celność lądowania można rozpatrywać przede wszystkim u tych skoczków, którzy wykonali skoki do 1,00 m. Uwagę zwraca także fakt, iż 50% zawodników uzyskało wynik do 2,00 m, natomiast pozostali mają wyniki bardzo słabe. Jeden zawodnik uzyskał nawet wynik 27,5 m. Nie chcę być złośliwy, ale o wiele lepszy rezultat uzyskałbym osobiście na zwykłym bezszczelinowym spadochronie. A co dopiero na spadochronie wyczynowym!

**„Skrzydlata":** Nawet na mistrzostwach świata zdarzają się tego rodzaju lądowania i to nawet najlepszym zawodnikom. Ale nawet, gdy odległości lądowania wahają się od 3 do 5 metrów... to są one już sygnałem, że zawodnik za wcześnie stanął na starcie mistrzostw Polski.

**Tadeusz Litwiński:** Konkurencja pierwsza stała na poziomie przeciętnym. Do ścisłej czołówki zaliczyłbym dziesięciu skoczków, którzy reprezentowali dobry poziom zawodniczy. Pozostali popełniali bardzo duże błędy w podejściu do lądowania. W tym czasie u tych zawodników można był zaobserwować dużą nerwowość. Niektórzy, nawet bardzo dobrzy skoczkowie, w tym mistrz Polski juniorów, w walce sportowej na tegorocznych zawodach nie błysnęli formą zawodniczą. Charakterystyczny jest fakt, że skoczkowie, którzy wycofują się z klasycznego spadochroniarstwa (na przykład Edward Ligocki czy Władysław Koźmiński) nie są nadal na straconych pozycjach. W dalszym ciągu uzyskują — jak sądzę bez większego treningu — bardzo dobre wyniki w skokach na celność lądowania. W konkurencji tej wykonano cztery kolejki skoków, przy czym prędkość wiatru nie przekraczała 5 m/s.

**„Skrzydlata":** Czy zawodnicy — mam na myśli tych, którzy popełniają błędy w podejściu poniżej wysokości 10 metrów — wykonali, Pana zdaniem, wystarczającą ilość skoków na UT-15, aby móc startować na mistrzostwach?

**Tadeusz Litwiński:** Wykonali. Jakość jednak tych skoków musiała być nie najlepsza. Po prostu: jeśli była kontrola ich treningu, to nie pomagała skoczkowi w uniknięciu błędów na przyszłość. W większości przypadków sądzę, że kontroli takiej nie prowadzono.

**„Skrzydlata":** Wydaje mi się, że większość naszych zawodników myśli już o skrzydłach latających, o przestawieniu się na inną nieco technikę skakania Nim kluby jednak otrzymają skrzydła latające, trzeba będzie poczekać co najmniej dwa lata. Opanowanie nawyków techniki, skoku, lądowania, a także składania jest w sumie trudniejsze i bardziej pracochłonne, niż to się pozornie przeciętnemu skoczkowi wydaje.

**Wyniki I konkurencji:** 1. Andrzej Nawracaj — WKS „Wawel" (0,00 m, 0,00 m, 0,00 m, 0,00 m), 2. Lesław Panaś — WKS „Wawel" (0,00 m, 0,00 m, 0,00 m, 0,00 m), 3. Michał Kochaniak — Łódź (0,03 m, 0,00 m, 0,00 m, 0,00 m).

**Tadeusz Litwiński:** W konkurencji drugiej, czyli akrobacji spadochronowej, zastanawiające jest to, że nie ma żadnego wyniku poniżej siedmiu sekund. Wyników czystych poniżej ośmiu sekund (bez punktów karnych) jest zaledwie 10, a poniżej dziewięciu sekund jest 44. Wydaje mi się, że środkowa grupa zawodników zbliżyła się nieco do czołówki skoczków w akrobacji spadochronowej, natomiast czołówka wyraźnie stanęła w miejscu.

**„Skrzydlata":** I ten fakt bardzo niepokoi. W roku ubiegłym wyniki niejednokrotnie były lepsze od uzyskanych w Bielsku-Białej.

**Tadeusz Litwiński:** Akrobację spadochronową zawodnicy wykonywali nieczysto. Stąd też bardzo dużo punktów karnych. Akrobacja oceniana była przez sześciu sędziów przy sześciu telemetrach, przy czym liczyło się wyniki. Był to fakt bardzo korzystny dla zawodników. Jeśli co do punktów karnych nie wszyscy sędziowie byli zgodni, to do czasu wykonywania wiązanek figur prawie wszyscy zgadzali się.

**„Skrzydlata":** Pana ocena akrobacji spadochronowej zaprezentowanej na tegorocznych mistrzostwach Polski?

**Tadeusz Litwiński:** Obecnie akrobacja znajduje się na średnim poziomie. Jeśli chodzi o czołówkę zawodników, to nie widać jej zwyżki. Grupa środkowa natomiast, o której już wspomniałem, zbliżyła się nieco do czołówki. Ogółem w akrobacji spadochronowej wykonano pięć kolejek skoków.

**Wyniki II konkurencji:** 1. Lesław Panaś — WKS „Wawel" (7,70 s, 7,46 s, 7,90 s, 8,30 s, 7,93 s), 2. Stanisław Barwik — WKS „Zawisza" (8,26 s, 8,26 s, 7,66 s, 8,26 s, 8,16 s), 3. Edward Ligocki — WKS „Śląsk" (8,25 s, 8,66 s, 8,43 s, 8,20 s, 8,30 s).

**„Skrzydlata":** Pozostała nam jeszcze trzecia konkurencja — skoki grupowe, które zakończyły się dość sensacyjnie.

**Tadeusz Litwiński:** na tegorocznych mistrzostwach wszyscy potencjalni zwycięzcy odpadli, szczególnie WKS „Wawel". Wygrała drużyna, która w tej konkurencji nie brana była zupełnie pod uwagę, a może nawet powiem bardziej dokładnie — nie liczyła się w tej konkurencji. Zwyciężyła drużyna Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — Szkoły Szybowcowej Żar, która uzyskała zupełnie dobry wynik: 0,51 m. Pozostałe drużyny w skokach grupowych mają już wyniki ponad 1 m.

**„Skrzydlata":** Krótko mówiąc, są to wyniki nie pocieszające.

**Tadeusz Litwiński:** Zgadzam się. Drużynę WKS „Wawel" pretendującą do miejsca pierwszego można było by częściowo usprawiedliwić tym, że w czasie kiedy startowali nie przypuszczali, że po skoku z samolotu nagle wiatr zupełnie osłabnie. Cóż, na mistrzostwach jednak trzeba wszystko brać pod uwagę. Ogółem w konkurencji tej startowało 16 drużyn, przy czym każda wykonała po trzy kolejki skoków. Wyniki są gorsze — jak sobie przypominam — od tych z lat poprzednich.

**Wyniki III konkurencji:** 1. Aeroklub Bielsko-Bialski — Szkoła Szybowcowa Żar (Barbara Gilewska, Jerzy Matuszak, Tadeusz Raczek) — 0,51 m, 2. WKS „Śląsk" (Sylwester Jakubowski, Edward Ligocki, Władysław Koźmiński) — 1,04 m, 3. Aeroklub Rzeszowski (Wacław Czyż, Ryszard Paja, Marek Panaś) — 1,27 m.

**„Skrzydlata":** Pana ocena sportowa tegorocznych mistrzostw Polski?

**Tadeusz Litwiński:** Wyniki tegorocznych mistrzostw Polski są bardzo przeciętne, zarówno w skokach na celność lądowania jak i w akrobacji spadochronowej. Wyjątkiem było dwóch skoczków, którzy w skokach celnościowych uzyskali wyniki absolutne (0,00 m). Nasi skoczkowie zbyt wolno uzyskują coraz lepsze rezultaty w celności lądowania oraz w akrobacji. Wydaje mi się, że za mało trenują pod kontrolą instruktora względnie trenera. Pod względem sportowym mistrzostwa przeprowadzone były zgodnie z przepisami kodeksu FAI.

☆

# XX SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

## BIELSKO-BIAŁA • 19—29 WRZEŚNIA 1976 r.

| Miejsce | Imię i nazwisko | Aeroklub | Punkty razem | Akrobacja | | Celność lądowania | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | m-ce | pkt. | m-ce | pkt. |
| | **KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA** | | | | | | |
| 1. | Lesław PANAŚ | WKS „Wawel" | 9,29 | 1 | 9,29 | 2 | 0,00 |
| 2. | Stanisław BARWIK | WKS „Zawisza" | 12,45 | 2 | 10,63 | 28 | 1,82 |
| 3. | Grzegorz LISIEKIEWICZ | Łódź | 12,52 | 4 | 12,26 | 8 | 0,26 |
| 4. | Edward LIGOCKI | WKS „Śląsk" | 12,95 | 3 | 11,83 | 21 | 1,12 |
| 5. | Władysław KOŹMIŃSKI | WKS „Śląsk" | 14,23 | 8 | 14,09 | 6 | 0,14 |
| 6. | Włodzimierz KOWALASZEK | WKS „Zawisza" | 14,63 | 7 | 13,86 | 16 | 0,77 |
| 7. | Marek SZADKO | WKS „Śląsk" | 14,31 | 6 | 13,43 | 25 | 1,48 |
| 8. | Marek FOTYGA | WKS „Zawisza" | 15,56 | 5 | 13,29 | 33 | 2,27 |
| 9. | Stanisław SONDEJ | WKS „Wawel" | 15,63 | 10 | 14,39 | 23 | 1,24 |
| 10. | Stanisław MIKRUT | Krosno | 16,11 | 14 | 16,03 | 4 | 0,08 |
| 11. | Andrzej NAWRACAJ | WKS „Wawel" | 16,19 | 15 | 16,19 | 1 | 0,00 |
| 12. | Wacław CZYŻ | Rzeszów | 17,06 | 13 | 15,56 | 26 | 1,50 |
| 13. | Sylwester JAKUBOWSKI | WKS „Śląsk" | 17,37 | 16 | 17,19 | 10 | 0,39 |
| 14. | Jan BOBER | Gliwice | 18,17 | 17 | 17,69 | 12 | 0,48 |
| 15. | Wiesław GUZIK | Kraków | 18,36 | 18 | 17,76 | 13 | 0,60 |
| 16. | Kazimierz SKOWRON | WKS „Wawel" | 18,62 | 20—21 | 18,53 | 5 | 0,09 |
| 17. | Wiktor ŚWIEGODA | WKS „Wawel" | 18,71 | 19 | 17,83 | 20 | 0,88 |
| 18. | Mieczysław KLIMKO | WKS „Zawisza" | 19,50 | 11 | 14,83 | 47 | 4,67 |
| 19. | Marian GMEREK | WKS „Śląsk" | 19,74 | 12 | 14,96 | 48 | 4,78 |
| 20. | Janusz RAJ | WKS „Wawel" | 21,77 | 24 | 20,90 | 18 | 0,87 |
| 28. | Barbara GILEWSKA | Bielsko-Biała | 25,26 | 30 | 22,26 | 37 | 3,00 |
| | **KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA** | | | | | | |
| 1. | WKS „Zawisza" | | 45,224 | | | | |
| 2. | WKS „Śląsk" | | 45,820 | | | | |
| 3. | WKS „Wawel" | | 62,217 | | | | |

Relację z tegorocznych mistrzostw Polski zatytułowałem nieprzypadkowo: „Czekamy na lepsze wyniki". Wzrost poziomu zawodniczego bowiem spoza kadry narodowej następuje za wolno. Z pobieżnej analizy wynika, że zarówno w koncepcji jak i w realizacji treningu tkwią błędy, które działają hamująco na rozwój zawodniczy skoczka w klubie. Jest to temat oddzielny.

Na zaniżenie wyników mistrzostw w Bielsku-Białej wpływ miała w dużym stopniu nieobecność na zawodach najlepszych naszych skoczków — członków kadry narodowej, którzy w tym czasie startowali w Rzymie. Wydaje mi się, że mistrzostwa nie powinny być rozgrywane bez udziału kadry narodowej, ponieważ mistrz Polski powinien być wyłoniony spośród wszystkich najlepszych skoczków w naszym kraju.

W tegorocznych mistrzostwach Polski triumfowali skoczkowie z klubów wojskowych, którzy mają lepsze warunki treningowe od skoczków cywilnych. Nic też dziwnego, że zarówno w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej zajęli oni zdecydowanie najlepsze miejsca.

Aeroklub Bielsko-Bialski — Szkoła Szybowcowa Żar wielokrotnie udowodnił, że umie sprawnie i ku ogólnemu zadowoleniu przeprowadzić mistrzostwa Polski. Tak było i w tym roku. Kierownik klubu i jednocześnie kierownik mistrzostw Stanisław Fedyszyn zaprezentował jeszcze raz ze swoim zespołem, że jest nadal świetnym organizatorem.

TADEUSZ MALINOWSKI

# W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

## EGZAMINY NA LICENCJE

To co dzieje się na sesjach Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Ministerstwa Komunikacji, częstokroć niewiele ma wspólnego ze spokojną atmosferą jaka przystoi egzaminom. Wiele z kilkuset osób przyjeżdżających na egzaminy (w br. w Lesznie było ok. 300 zdających) nie ma gdzie się podziać, nie zawsze ma co jeść i co gorsze, gdzie spać. Dobrze, jeśli jeszcze, tak jak w Lesznie, znajdują się miejsca sypialne na sali gimnastycznej. Wiosną, podczas sesji PLKE w Piotrkowie Trybunalskim, lotnicza młodzież, ubiegająca się o licencje, spędzała jednak czas o głodzie i chłodzie, i częściowo spała na korytarzach niewielkich pomieszczeń miejscowego aeroklubu. Niestety, ośrodki Aeroklubu PRL, w których odbywają się sesje PLKE, nie są w stanie zapewnić godziwych warunków pobytu, zwłaszcza noclegów, wszystkim osobom które przyjeżdżają na egzaminy.

Ustalając plan egzaminów na licencje na 1976 r., Aeroklub PRL, biorąc pod uwagę przewidywaną ilość zdających, wystąpił do Inspektoratu Personelu Lotniczego CZLC MK o zabezpieczenie 14 sesji egzaminacyjnych. Wspomniany Inspektorat zaakceptował jednak tylko 8 sesji PLKE dla lotnictwa sportowego. Spowodowało to, że średnio na jedną sesję PLKE przypadło ponad 200 zdających osób. Wspomniane na początku kłopoty i trudności były więc z góry trudne do uniknięcia.

Czy jest jednak wyjście z zaistniałej sytuacji? I co należy zrobić, by ważne egzaminy przed komisją państwową przeprowadzane były w godziwych warunkach i miały należną im atmosferę?

Propozycje poprawienia tej sytuacji wiążą się z mającą nastąpić wkrótce nowelizacją szczegółowych przepisów lotniczych dotyczących m.in. personelu lotniczego. Propozycje zmierzają m.in. do tego, by Państwowa Lotnicza Komisja Egzaminacyjna przyjmowała — jeśli chodzi o członków i personel Aeroklubu PRL — egzaminy tylko dla kandydatów, ubiegających się o takie licencje jak pilotów samolotowych zawodowych, instruktorów lotniczych wszystkich specjalności, mechaników lotniczych, obsługujących samoloty o ciężarze ponad 2000 kg, itp. Natomiast egzaminy na licencje m.in. pilotów samolotowych turystycznych, pilotów szybowcowych oraz mechaników szybowcowych i samolotowych, obsługujących samoloty o ciężarze do 2000 kg itp., przyjmowałyby komisje terenowe, powołane przez Aeroklub PRL. Komisję taką mógłby mieć nawet każdy okręg sportowy. Nie brak bowiem w lotnictwie sportowym znawców przedmiotu i praktyków, którym można bez wahania powierzyć przyjmowanie teoretycznych i praktycznych egzaminów na licencje lotnicze. Wielu z nich wchodzi zresztą w skład PLKE.

Propozycje zmierzają też słusznie do zlikwidowania licencji skoczka spadochronowego. Odciążyłoby to komisje egzaminacyjne od niemałej liczby zdających. Licencji takich nie wydaje się za granicą. Praktyka wykazała, że licencja skoczka spadochronowego ma znaczenie tylko formalne i np. podczas zawodów za granicą nie jest wymagana.

Godną poparcia propozycją jest również zapraszanie do udziału w sesjach egzaminacyjnych przedstawicieli cechu rzemiosł. Chodzi o to, aby mechanicy lotniczy mieli jednocześnie świadectwa i uprawnienia czeladników bądź mistrzów w swoim zawodzie. Dla personelu technicznego ma to określone znaczenie i korzyści.

Z uznaniem trzeba więc podkreślić nowelizację przepisów, wychodzącą naprzeciw życiowej praktyce.

*Haluy*

Triumfatorka zawodów Adela Dankowska, wraz ze swym mężem — autorem artykułu, na lotnisku w Dinslaken.

# ZWYCIĘSTWO w Dinslaken

### JÓZEF DANKOWSKI — KORESPONDENCJA Z RFN

**W okresie od 24 lipca do 7 sierpnia br. rozegrano w Dinslaken (RFN) II Szybowcowe Zawody Kobiet i Mistrzostwa Juniorów tego kraju. W imprezie startowali również reprezentanci Polski: Adela Dankowska oraz juniorzy Bogusław Peczela i Andrzej Kanigowski. Kierownikiem ekipy był trener szybowcowy kadry narodowej, Józef Dankowski, który specjalnie dla „Skrzydlatej" napisał relację z tych zawodów. (red.)**

Organizatorem zawodów kobiet i mistrzostw juniorów był Związek Lotniczy Dinslaken — Schwarze Heide, kierowany przez W. Schewe. Jest to prężnie działający ośrodek, znany z szeregu ciekawych imprez oraz lotów rekordowych. Zawody zostały przeprowadzone sprawnie, konkurencje były dobrze dobrane do warunków meteorologicznych, z nastawieniem do maksymalnego wykorzystania możliwości pilota, sprzętu i pogody.

Teren mistrzostw był bardzo ciekawy, ze względu na rzadko u nas spotykane możliwości latania z wykorzystaniem termik przemysłowych oraz trudniejszą niż w Polsce nawigację, spowodowaną m. in. brakiem wyraźnych granic między jednym miastem a drugim. Zawody rozgrywane były na północno-zachodnim skraju rejonu przemysłowego Ruhry. Ponadto loty odbywały się nad terenem płaskim i górzystym, o wzniesieniach sięgających 800 m. Dodatkowe trudności to bardzo zła widzialność, na szczęście dopiero w drugiej połowie zawodów. Warunki były bardzo zróżnicowane. Zdarzały się dni, w których piloci latali przy podstawach chmur 700 m, ale były też dni, w których podstawy Cu przekraczały 2 000 m.

W II Szybowcowych Zawodach Kobiet RFN uczestniczyło 17 zawodniczek, w tym 1 z Polski i 2 z Belgii. Panie miały do dyspozycji 5 szybowców „Cirrus St.", 4 „Libelle St.", 2 Ls, 1 „Horneta", 2 ASW-15, 2 Ka-6 i 1 „Phoebusa".

Rozegrano 7 konkurencji: trójkąty 135 km, 182 km, 167 km, 310 km, 200 km, 155 km i docel-powrót 218 km. Zawody wygrała z dużą przewagą **ADELA DANKOWSKA** (szybowiec „Cirrus St."), która zademonstrowała bardzo dobrą formę zawodniczą i regularność latania. W poszczególnych konkurencjach była dwa razy na 1 miejscu, trzy razy na 2 miejscu i dwa razy na 3 miejscu. W sumie zdobyła **5 138,09 pkt.** Swoim lataniem zdobyła sobie uznanie zawodniczek i organizatorów. Jednak i ona w trudnych i bardzo złożonych warunkach przeżywała ciężkie chwile. W czasie ostatniej konkurencji, na drugim punkcie zwrotnym w górach, w pobliżu lotniska Meschede, zlana potem wykręciła się z 50 m wysokości, na oczach Ingeborgi Müller. Zawodniczka RFN wylądowała w Meschede, tracąc pewne dotąd 2 miejsce.

W zawodach, oprócz A. Dankowskiej, bardzo dobrze latała też Belgijka **A. M. Bertels** (szybowiec „Libelle St."), która zajęła **2 miejsce — 4 576,32 pkt.** Następne miejsca zajęły pilotki RFN: **3. Ingeborg Müller** („Cirrus St") — **4 393,97 pkt.; 4. M. Koch Deutschmann** („Hornet") — **4 201,56 pkt.; 5. J. Meyer zu Wickern** (Ls-1F) — **4 156,02 pkt.**

Jak latały zawodniczki zachodnioniemieckie? Bardzo dobrze, ale nieregularnie. O ich poziomie i możliwościach może świadczyć fakt, że J. Blecher, która ostatecznie zajęła 15 miejsce, po zawodach, w dniach 17 i 18 sierpnia, ustanowiła 2 rekordy RFN. Na szybowcu „Kestrel-17" osiągnęła na trójkącie 521 km prędkość 90,69 km/h, a na trójkącie 333 km wynik jeszcze lepszy — 104,06 km/h.

Mistrzostwa juniorów rozgrywane były w 2 klasach: standard (startowało 29 pilotów) i klubowej (23 pilotów). Razem 52 młodych, poniżej 25 lat, dobrze zapowiadających się zawodników. Bogusław Peczela na szybowcu „Astir" i Andrzej Kanigowski na szybowcu ASW-15 startowali w klasie standard.

Rozegrano 7 konkurencji. Zwyciężył **M. Dick** na szybowcu „Cirrus St.", zdobywając **5 477,44 pkt.** Drugi był **H. Gai — 5 144,52 pkt.** (szybowiec Ls-1f), trzeci — **F. Schewe — 5 123,91 pkt.** (ASW-19). **Bogusław Peczela zajął 12. a Andrzej Kanigowski — 13 miejsce.** Oprócz pilotów RFN i Polski, w mistrzostwach startowało 2 zawodników szwedzkich i 3 belgijskich.

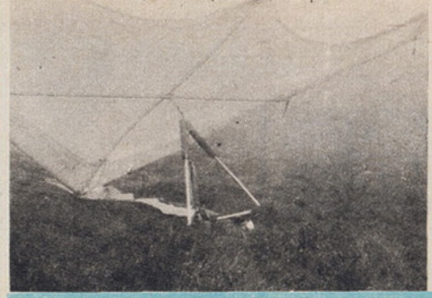
Poziom latania czołówki juniorów RFN jest bardzo wysoki. Wielu z nich dobrze opanowało loty zespołowe. Start naszych juniorów w RFN unaocznił nam, że musimy dużo zrobić, by podnieść poziom latania naszych najmłodszych zawodników. Pobyt w Dinslaken i obserwacja mistrzostw bardzo im w tym pomoże.

## SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA KOBIET?

Zawody w Dinslaken były okazją do refleksji na temat... szybowcowych mistrzostw świata kobiet. Wszystko wskazuje na to, że rozegrane po raz pierwszy w 1973 r. i po raz drugi w 1975 r. w Lesznie Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Kobiet FAI przyjęły się i będą systematycznie rozgrywane co dwa lata. Następne, trzecie takie zawody mają być bowiem zorganizowane przez Aeroklub RFN w 1977 r. na szybowisku w Oerlinghausen. Aby przybliżyć szybownictwo do sportów olimpijskich, trzeba zapewnić pilotkom start na monotypie. Sądzę, że przy pewnym wysiłku ze strony organizatora jest to możliwe.

Przeciwnicy podniesienia międzynarodowych zawodów szybowcowych kobiet FAI do rangi mistrzostw świata nie mają chyba właściwego rozeznania sytuacji w sporcie szybowcowym kobiet. Jednym z mierników poziomu szybownictwa mogą być rekordy. Otóż w tabeli ogólnych szybowcowych rekordów świata figuruje 13 nazwisk, reprezentujących 6 krajów świata, z tym, iż jeden z tych rekordów jest w ręku kobiety, I. Gorochowej (ZSRR) z pasażerką — przelot otwarty na szybowcu dwumiejscowym. Natomiast w kategorii kobiet aktualnymi rekordzistkami świata jest 11 kobiet z 7 krajów świata. Porównanie to mówi samo za siebie. W wielu krajach rozgrywane są corocznie krajowe i międzynarodowe zawody szybowcowe kobiet. Wynika z tego dobitnie, że latanie zawodnicze kobiet nabrało wielkiego rozmachu i osiągnęło wystarczający poziom, aby uznać ich przyszłe międzynarodowe zawody FAI za szybowcowe mistrzostwa świata. J. D.

Na starcie na Połoninie Wetlińskiej. Chwilami była nadzieja na przejaśnienie. Niestety, szybko zbliżała się kolejna fala chmur i mgły.



Lotnia klasy „Otwartej" — „Fregata" Jerzego Ziółkowskiego. Uzyskała 1 miejsce w konkursie. Uznana za wzorową konstrukcję, spełniającą wszystkie kryteria. Po opracowaniu odpowiedniej dokumentacji można ją zalecać do upowszechnienia. Taki był werdykt jury konkursu.

Lotnia klasy „Otwartej" BS-17 Stanisława Baruckiego. Uzyskała 2 miejsce w konkursie. Uznana przez jury konkursu za konstrukcję wzorową, lecz ustępującą „Fregacie" w niektórych rozwiązaniach szczegółów konstrukcyjnych.

Lotnia klasy „Otwartej" — „Sęp" Tadeusza Dobrocińskiego. Uzyskała 3 miejsce w konkursie. Uznana przez jury konkursu za lotnię o charakterze wyraźnie eksperymentalnym, zawierającą wiele pomysłowych rozwiązań.

Józef Gigoń ze swoją lotnią, która uzyskała w konkursie 2 miejsce w klasie „Standard" za prostotę rozwiązań i umiejętne wykorzystanie skromnych środków materiałowych oraz możliwości wykonawczych.

Widzieliśmy też pomysłowe nosidło lotniarzy krakowskich (niżej).

Zdjęcia: J. Wojciechowski (6), F. Stanisławski (6)

# LOTNIE NAD

Była to impreza pełna niespodzianek. Samych niespodzianek. Miłych i niemiłych. Ale po kolei.

Któż się spodziewał, że mamy w kraju stukilkunastu pilotów lotni chętnych do udziału w mistrzostwach Polski? Że połowa z nich wstąpiła w turniejowe szranki w bieszczadzkiej Wetlinie jadąc tam z pomocą sekcji lotniarskich aeroklubów regionalnych, ale częściej na własny koszt? Że na bieszczadzkiej obwodnicy zaroiło się od samochodów wyposażonych w zmyślne przyczepki oraz wsporniki do transportu lotni, a wiele z nich miało stosowne napisy informujące o imprezie. Że organizatorzy I Lotniarskich Mistrzostw Polski stanęli na wysokości zadania, przewidując nawet śmigłowiec do transportu lotni i pilotów na start w górach. Że w całym regionie spotkać można było plakaty okolicznościowe, zaś miejsce zakwaterowania wyróżniało się piękną dekoracją. Że nad zdrowiem pilotów lotni czuwało na starcie i lądowisku Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratownicze, wyposażone w odpowiedni sprzęt i łączność radiotelefoniczną oraz pogotowie sanitarne. Że każdy uczestnik mistrzostw otrzymał wydawnictwa okolicznościowe i turystyczne, a także znaczki pamiątkowe i inne upominki. Że w Wetlinie nie zabrakło również kolegów z CSRS i NRD. Że mimo złej pogody, autokary wciąż przywoziły turystów i wycieczki chętne obejrzeć zawody. Że wszyscy uczestnicy — lotniarze wykorzystywali swój pobyt do wymiany doświadczeń, zawarcia znajomości i przyjaźni.

I tylko pogoda nie dopisała. Niski pułap chmur okrywający mgłą miejsce startu, deszcze i błoto przeszkodziły w rozegraniu zawodów. Przez trzy dni trwania mistrzostw pojawiły się zaledwie dwa okienka pogodowe trwające nie dłużej niż 1—3 godzin. Słońce i to na kilka zaledwie godzin pojawiło się dopiero po zamknięciu startu. Ot, taka sobie mała złośliwość przyrody. Dopiero wtedy miejsce zawodów ukazało się w pełnej krasie. Było przepięknie. Niektórzy zawodnicy nie wytrzymali. Powrócili, by sobie polatać. Latano również trochę przed zawodami, w dniach treningu. Tylko Sekcja Lotniarska Aeroklubu Krakowskiego urządziła sobie wcześniej obóz przygotowawczy. Lotniarze krakowscy polatali sobie porządnie. Były również loty ponad 9 i pół-minutowe. Tyle tylko, że z Połoniny Caryńskiej.

Miejscem mistrzostw była Połonina Wetlińska: 1200 metrów nad poziomem morza, z różnicą poziomów startu i lądowania około 300 metrów. Nie łatwo się było tam wdrapać, bo podejście jest strome. W transporcie lotni pomagały dzielne koniki góralskie. Ciągnęły wozy z lotniami oraz przenosiły je z boków w nosidłach, przygotowanych na miejscu przez pomysłowych pilotów. Bo potrzeba jest matką wynalazków.

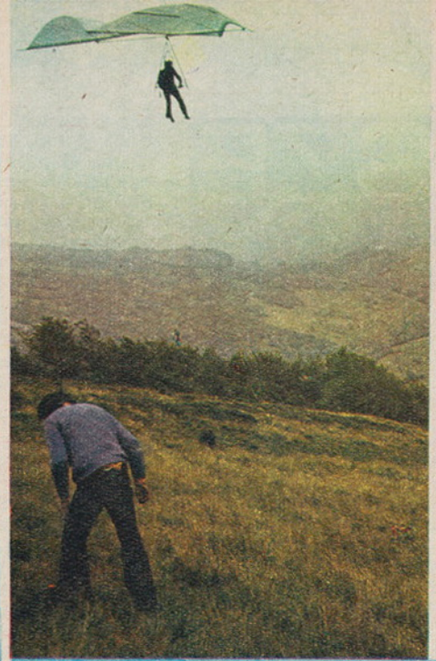
Skoro jesteśmy już przy tym temacie, to warto wspomnieć o niewątpliwym wydarzeniu: o pokazach startu lotni z lin gumowych w wykonaniu Krzysztofa Wasilewskiego z Warszawy. Liny naciągane przez 6—8 osób zapewniają bezpieczny start i wzniesienie się na wysokość 8—12 metrów. Przy czym wystarcza niewielki pagórek. Jest to chyba idealne rozwiązanie sposobu startu na terenach nizinnych i szansa rozwoju tam lotniarstwa. Pomysł wykorzystania w lotniarstwie zapomnianej już w szybownictwie metody startu z lin gumowych jest pierwszy w Europie, a może i w świecie. Koledze Wasilewskiemu należą się duże brawa! O stronie technicznej tej metody startu napiszemy obszerniej w „SP". Na razie dodam, że pilot ma do dyspozycji bardzo pomysłowo i prosto rozwiązany zaczep magnetomechaniczny, który zwalnia linę w żądany momencie.

Po tej dygresji powróćmy znów do mistrzostw. Komisja techniczno-sportowa była bardzo surowa. Wielu uczestników (prawie 1/3) odpadło już przy wstępnej ocenie lotni i próbnych lotach. Nie zdecydowano się też na wykorzystanie nielicznych okienek pogodowych dla rozegrania zawodów, jak też na starty z mniejszej wysokości poniżej pułapu chmur. Być może zadecydowały tu względy bezpieczeństwa pilotów, być może ambicje rozegrania zawodów od razu na wysokim poziomie (dosłownie i w przenośni). A może po prostu zabrakło męskiej decyzji?

Kolejną niespodzianką, ale tym razem miłą, był wysoki poziom techniczny lotni. Być może wpłynął na to nasz konkurs rozpisany wspólnie z redakcją „Horyzontów Techniki" na najlepszą konstrukcję lotni.

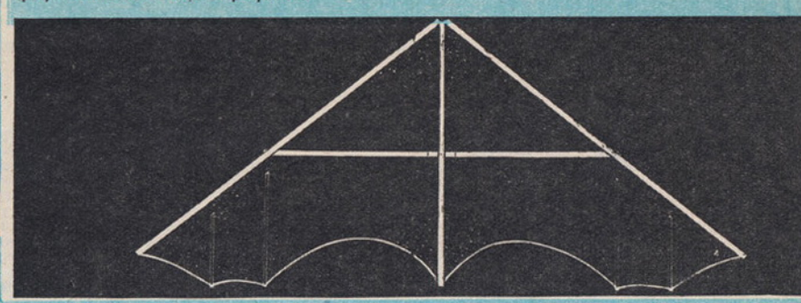
Zgodnie z zapowiedzią ogłoszoną w nr 3/1976 „SP" rozstrzygnię-

Pokaz startu lotni z lin gumowych. Leci Krzysztof Wasilewski (wyżej i z prawej) oraz odprawa zawodników (niżej).



Kto mógł, korzystał z okazji, aby polatać w prawdziwych górach.

Lotnia klasy otwartej WT-3 „Mars" Włodzimierza Tałańczuka, wyróżniona przez jury konkursu. Rozpiętość — 9,4 m, długość — 4,025 m, powierzchnia — 19 m², wydłużenie — 4,65. Masa — 19 kg. Długość do transportu — 3 m. Doskonałość zmierzona z pilotem w pozycji siedzącej — 6,5. Dopuszczalna prędkość wiatru — 10 m/s. Start przy wietrze 8 m/s — bez rozbiegu. Lotnia sterowna w lotach termicznych; w locie nurkowym nie przekracza kątów krytycznych; prawidłowa w przeciągnięciu; ma bardzo duży zakres prędkości użytkowych. Na lotni wykonano 32 loty w czasie 1,5 do 11 min. W tym 2 loty z Małej Kopy (Karpacz) przy wietrze do 12 m/s w porywach.



# D WETLINĄ

cie konkursu konstruktorskiego lotni, wieńczącego program akcji „Skrzydła dla wszystkich — Skrzydła dla każdego", miało nastąpić na I Mistrzostwach Polski. I nastąpiło.

W dniach od 28 września do 2 października br. pracowało jury w składzie: przewodniczący — doc. dr inż. **Jerzy Wolf** (Instytut Lotnictwa), inż. **Tadeusz Wanat** (KCSP), **Krzysztof Kosior** (kierownik Sekcji Pilotów Lotni Aeroklubu Bydgoskiego), sekretarz — inż. **Jerzy Metelski** („Horyzonty Techniki").

Do konkursu zgłoszono dwadzieścia jeden lotni, do przeglądu jury — szesnaście, w tym dziesięć lotni klasy otwartej i sześć klasy standard. Przy ocenie lotni brano pod uwagę: prawidłowość konstrukcji szkieletu i pokrycia, poprawność aerodynamiczną konstrukcji, bezpieczeństwo, oryginalność konstrukcji, właściwości lotne, jakość wykonania, łatwość montażu i demontażu.

Po zapoznaniu się z założeniami konstrukcyjnymi konkursowych lotni oraz na podstawie przeglądu konstrukcji, obserwacji montażu i demontażu oraz zachowania się lotni w powietrzu, jury przyznało następujące nagrody:

**Klasa „Otwarta"** (nagrody pieniężne)

I nagroda: **Jerzy Ziółkowski** z Częstochowy za lotnię „Fregata". 2 nagroda: **Stanisław Barucki** z Częstochowy za lotnię BS-17. 3 nagroda (ufundowana przez „Skrzydlatą Polskę"): **Tadeusz Dobrociński** z Wrocławia za lotnię „Sęp".

**Klasa „Standard"** (nagrody pieniężne)

1 nagroda: **Andrzej Kusiński** z Częstochowy. 2 nagroda: **Józef Gigoń** z Nowego Targu. 3 nagroda: **Eugeniusz Brodowicz** i **Marek Świergiel** z Warszawy.

Ponadto jury przyznało nagrody rzeczowe: Otrzymali je: **Włodzimierz Tałańczuk** — za lotnię klasy „Otwartej". **Mirosław Rodzewicz** za lotnię klasy „Otwartej". **Andrzej Duda** za lotnię klasy „Standard". **Antoni Łaciok** za lotnię klasy „Standard".

Jury podkreśliło duży wysiłek autorów lotni, którzy mimo trudności materiałowych i braku wzorców potrafili samodzielnie skonstruować i wykonać lotnie na dobrym poziomie technicznym. Niektóre lotnie wyróżniały się wzorowym opracowaniem, pomysłowością rozwiązań i starannością wykonania. Zwracało uwagę większe zainteresowanie lotniami klasy „Otwartej".

W opinii jury konkurs „Skrzydła dla wszystkich — Skrzydła dla każdego" przyczynił się do dalszego spopularyzowania w Polsce lotniarstwa i zachęcił jego sympatyków do szukania własnych rozwiązań konstruktorskich. Był to pierwszy tego rodzaju konkurs w Polsce, a wyniki wskazują na celowość jego kontynuowania.

Dziękujemy jury konkursu za cenne wnioski, a szczegółowe opisy techniczne wyróżnionych lotni zamieścimy w „SP".

Na razie spróbujmy podsumować wyniki naszej akcji „Skrzydła dla wszystkich — Skrzydła dla każdego". Z przyjemnością możemy stwierdzić, że wszystkie zamierzenia ujęte w planie akcji ogłoszonej na progu bieżącego roku zostały spełnione. I to wbrew krakaniom licznych sceptyków i malkontentów. Dziękując więc redakcji „Horyzontów Techniki" za miłą i owocną współpracę, a licznym instytucjom lotniczym i organizacjom społecznym za pomoc oraz życzliwość, chcielibyśmy rzucić wszystkim pilotom lotni nowe hasło:

**Latajcie coraz wyżej, dłużej i dalej — ale zawsze bezpiecznie. Z głową na karku, a nie pod pachą!**

Tak więc tegoroczna impreza w Bieszczadach, mimo niepowodzeń atmosferycznych, spełniła w sumie swą rolę i stała się punktem zwrotnym w krótkiej lecz dynamicznej historii rozwoju lotniarstwa w Polsce. A organizatorzy mistrzostw oraz władze wojewódzkie i miejscowe zapowiadają powtórzenie imprezy w roku przyszłym. Tyle tylko, że w innym terminie, gdy są większe szanse na dobrą pogodę (druga połowa sierpnia — pierwsza września). Dzięki im za to! Za serce i upór w dobrej sprawie. Bieszczady — kraina wielkich szybowisk — są przepiękne. I naprawdę niewiele trzeba, aby stały się prawdziwym rajem dla lotniarzy!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

# NASZE TRASY

## COŚ NIECOŚ O LOCIE

Wśród listów do redakcji jest spora paczka takich, których autorzy proszą nas o przeróżne informacje dotyczące Polskich Linii Lotniczych LOT. Większość — to prośby o adresy oddziałów krajowych, połączenia zagraniczne, o to jak się nazywają eksploatowane w LOCIE samoloty itd. Jest też, oczywiście, część listów z prośbami o krótki rys historii LOTU. Postaramy się tu zadość uczynić prośbom niektórych naszych Czytelników. Nie wyczerpiemy całości tematu, to zrozumiałe, ale — dobre choć coś niecoś.

Zacznijmy od samolotów. Używanych jest 5 typów: największe to odrzutowe Ił-62, potem — także odrzutowe — Tu-134 oraz Tu-134A, następnie turbośmigłowe Ił-18 i An-24. Rozpiętość skrzydeł Iła-62 wynosi 43 m, długość 53 m, wysokość 12 m, maksymalna masa startowa 161,6 tony, prędkość przelotowa 800—900 km/h, ilość miejsc pasażerskich 162. Odpowiednie dane dla Tu-134 przedstawiają się następująco: 29 m, 35 m, 9 m, 45 ton, 850 km/h, 72 miejsca. Dla Ił-18: 37 m, 35 m, 10 m, 61,2 tony, 650 km/h, 105 miejsc. Dla An-24: 29 m, 23 m, 8 m, 21 ton, 500 km/h, 50 miejsc.

Wszystkie samoloty mają swe nazwy. Wymienimy tu choćby nazwy tych największych, Iłów-62. Otóż maszyna ze znakami rejestracyjnymi SP-LAA — to „Mikołaj Kopernik", SP-LAB — to „Tadeusz Kościuszko", SP-LAC — „Fryderyk Chopin", SP-LAD — „Kazimierz Pułaski" i SP-LAE — „Henryk Sienkiewicz". Najwcześniej sprowadzony był do Polski z ZSRR „Mikołaj Kopernik" — 15 marca 1972 r., ostatni nabytek — to „Henryk Sienkiewicz". Gdy chodzi o Iły-18, to trójka najpierw zakupionych (w kwietniu 1961 r.) nosi nazwy: SP-LSA „Warszawa", SP-LSB „Westerplatte" i SP-LSC „Narwik". Z An-24 najstarszy to SP-LTA „Wisła", noszący datę rejestru 22 marca 1966 r.

Wszystkie Iły-62 — noszą imiona i nazwiska sławnych Polaków, tak samo Tu-134 (jeden z Tu-134A to np. „Józef Bem", a więc postać mająca styczność z rakietnictwem). Iły-18 mają nazwy polskich i zagranicznych miast i miejscowości (jest np. SP-LSE „Lenino" i SP-LSG „Monte Cassino"), zaś wszystkim Tu-134 nadano nazwy rzek, np. SP-LTP „Poprad", SP-LTG „Warta" czy SP-LTM „Narew".

LOT utrzymuje stałe połączenia zagraniczne między Warszawą a: Amsterdamem (Holandia), Atenami (Grecja), Bagdadem (Irak), Bejrutem (Liban), Belgradem (Jugosławia), Benghazi (Libia), Berlinem (NRD), Brukselą (Belgia), Budapesztem (Węgry), Bukaresztem (Rumunia), Damaszkiem (Syria), Frankfurtem n/M (RFN), Genewą (Szwajcaria), Hamburgiem (RFN), Helsinkami (Finlandia), Istambułem (Turcja), Kairem (Egipt), Kijowem (ZSRR), Kolonią (RFN), Kopenhagą (Dania), Leningradem (ZSRR), Londynem (W. Brytania), Lyonem (Francja), Madrytem (Hiszpania), Mediolanem (Włochy), Montrealem (Kanada), Moskwą (ZSRR), Nowym Jorkiem (USA), Nikozją (Cypr), Paryżem (Francja), Pragą (CSRS), Rzymem (Włochy), Shannon (Irlandia), Sofią (Bułgaria), Sztokholmem (Szwecja), Wiedniem (Austria) i Zurychem (Szwajcaria).

Pierwszą po wojnie uruchomioną linią była linia do Berlina — 11 maja 1946 roku.

Oddziały krajowe LOTU mieszczą się w: Bydgoszczy — Konarskiego 1/3, tel. 225—49, Gdańsku — Długa 79/80, tel. 31-11-61, Katowicach — Al. Armii Czerwonej 36, tel. 580-684, Koszalinie — Świerczewskiego 11/15, tel. 257-77, Krakowie — Basztowa 15, tel. 550-76, Poznaniu — Armii Czerwonej 69, tel. 528-47, Rzeszowie — Pl. Zwycięstwa 6, tel. 332-24, Szczecinie — Al. Wojska Polskiego 6, tel. 399-26 i Wrocławiu — Świerczewskiego 36, tel. 390-31. W stolicy — biura miejskie mieszczą się przy ulicach: Waryńskiego 9, tel. 21-70-21, 28-10-09, Al. Jerozolimskie 44, tel. 27-13-66, Grójecka 27, tel. 25-81-82. Telefon Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa Okęcie — 46-96-70, Portu Krajowego — 46-97-43. **(z)**

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA

### SZYBOWNICTWO SPORTEM OLIMPIJSKIM

Przed II wojną światową działacze szybowcowi doprowadzili do uznania szybownictwa za jedną z dyscyplin olimpijskich. W wyniku międzynarodowego konkursu na szybowiec olimpijski wybrano niemiecki szybowiec „Olimpia". Igrzyska olimpijskie — nie doszły do skutku z powodu działań wojennych. Po wojnie trzeba było lat, aby odbudować sport szybowcowy. Obecny poziom i popularność w świecie oraz walory wychowawcze szybownictwa w pełni uzasadniają uznanie go za jedną z dyscyplin olimpijskich.

W Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie, w roku 1968, aż 107 pilotów reprezentujących 32 państwa ze wszystkich kontynentów walczyło o palmę pierwszeństwa. Świadczy to o dużej popularności w świecie sportu szybowcowego.

Jest wiele olimpijskich dyscyplin sportowych, znacznie mniej popularnych. Dlaczego nie uznaje się szybownictwa za sport olimpijski, skoro np. wioślarstwo reprezentowane jest na Olimpiadzie aż w 14 kategoriach, a pływanie w 30 kategoriach? W strzelectwie — brak tylko karabinów maszynowych i dział!

Wydaje się, że uznanie szybownictwa za dyscyplinę olimpijską — to tylko kwestia wytrwałości w staraniach działaczy szybowcowych z poszczególnych Aeroklubów Narodowych.

Proponuję, aby Aeroklub PRL wszczął starania w tej sprawie za pośrednictwem naszego Krajowego Komitetu Olimpijskiego, a nasz reprezentant w Komisji Szybowcowej FAI przeprowadził rozmowy z delegatami innych krajów i zgłosił sprawę na posiedzeniu obrad najbliższej Komisji FAI.

**Józef Dankowski**

## DO „SKRZYDLATEJ" — listy

**Jarosław Ring — ul. Gwiaździsta 12/112, 66-400 Gorzów Wlkp.** Poszukuje numerów „Małego Modelarza" z lat 1972—1974.

**Włodzimierz Popczyk — ul. 1 Maja 69/4, 42-400 Zawiercie.** Ma 19 lat. Jest członkiem Aeroklubu Częstochowskiego. Poszukuje planów modelarskich i zdjęć samolotu amatorskiego „Volksplane" oraz zdjęć samolotu „Tipsy Junior". W zamian oferuje materiały modelarskie.

**Tadeusz Januszewski — ul. Kusocińskiego 29/74, 39-301 Mielec.** Ma 27 lat. Interesuje się lotnictwem wojskowym okresu 1930—1945. Chciałby nawiązać korespondencję z czytelnikami o podobnych zainteresowaniach.

**Zbigniew Kusz — ul. Okrzei 19, 64-100 Leszno.** Ma 19 lat i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej". Interesuje się modelarstwem. Pragnie nawiązać korespondencję z rówieśnikami o podobnych zainteresowaniach.

**Krzysztof Cieślawski — ul. Wiśniowa 9/24, 43-303 Bielsko-Biała.** Poszukuje książek: A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939"; W. Chedy, M. Malskiego „Techniczny poradnik lotniczy — Silniki"; Cetlina „Organizacja ruchu lotniczego"; kompletu książek „Podstawowe szkolenie szybowcowe". W zamian oferuje dokumentację techniczną lotni typu „Seagull-III".

**Janusz Chmielewski — ul. Rolnicza 3a/7, 58-300 Wałbrzych.** Ma 21 lat i jest stałym czytelnikiem „SP". Chciałby nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z czytelnikami naszego tygodnika.

**Jerzy Maciejewski — ul. Konarskiego 42/9, 30-046 Kraków.** Interesuje się polskim sprzętem i polskimi akcjami lotniczymi II wojny światowej. Poszukuje „Skrzydlatej" z lat 1974 i 1975 (całe roczniki) i numerów 1—9/1976. Chętnie je odkupi.

## KORESPONDENCJE

### AEROKLUB POZNAŃSKI

W odświętnie prezentującym się Grodzisku, woj. poznańskie, sobota i niedziela 11—12 września br. stały pod znakiem pierwszy raz tam urządzonej regionalnej imprezy, która od tej pory odbywać się będzie rokrocznie. „Grodziskie piwobranie" udało się znakomicie, będąc urozmaiconym festynem kulturalnym, w którego programie każdy mógł znaleźć coś dla siebie. Obok atrakcyjnych występów artystycznych, spotkań, wystaw, pokazów i zawodów sportowych w obecności przedstawicieli władz wojewódzkich i mieszkańców miasta oraz tysięcy turystów z różnych stron kraju — piękny pokaz akrobacji lotniczej na samolocie Zlin-526F dał pilot Aeroklubu Poznańskiego dr nauk technicznych Jerzy Lisiecki. Następnie skoczkowie sekcji spadochronowej Adam Łużny, Paweł Uliński i Marian Kaźmierczak wykonali efektowne skoki na stadion miejski.

W tymże samym dniu, w miejscowości wypoczynkowej Owcze Głowy nad jeziorem koło Rogoźna Wlkp., odbyła się kolejna impreza dla racjonalizatorów zakładów HCP Cegielski z Poznania, która zgromadziła setki pracowników i rzeszę mieszkańców okolic. W bogato urozmaiconym programie rozrywkowo-sportowym udział wzięli piloci i spadochroniarze Aeroklubu Poznańskiego. Zaprezentowali oni pokaz akrobacji samolotowej i skoki spadochronowe. Dodać należy, że jest to jedna z wielu skutecznych form popularyzacji lotnictwa wśród załogi Cegielskiego.

**Mgr Marian Gutowski**

## KSIĄŻKI LOTNICZE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Tadeusz Malinowski
**SPADOCHRONY**
Wyd. 2 poprawione i uzupełnione, 1974 r., str. 456, rys. i fot. 480, cena 70 zł

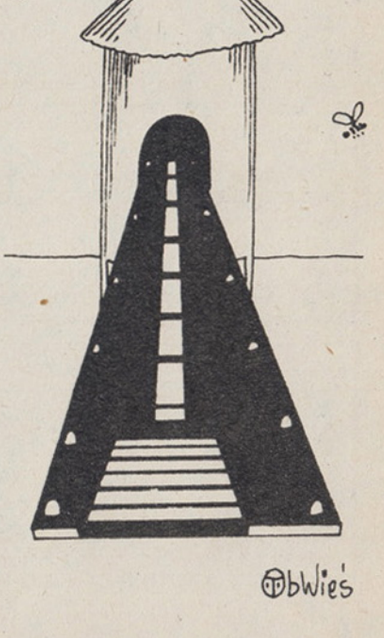
Dzieje spadochronu w ujęciu chronologicznym, od pierwszych prób bezpiecznych skoków z wysokości do współczesnych projektów konstrukcji foteli wyrzucanych. Dzieje spadochroniarstwa polskiego. Przegląd współczesnych wytwórni spadochronowych oraz spadochronów osobowych, towarowych i specjalnych (konstrukcja i zastosowanie). Przykłady wykorzystania spadochronu w różnych dziedzinach życia ze szczególnym uwzględnieniem udziału spadochroniarstwa wojskowego w wojnach światowych oraz rozwoju spadochroniarstwa sportowego. Odbiorcy: wszyscy zainteresowani lotnictwem oraz skoczkowie i instruktorzy spadochronowi.

Tadeusz Śliwak
**PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z MEDYCYNY LOTNICZEJ**
Wyd. 2, 1975 r., str. 60, rys., cena 10 zł

Popularne omówienie elementarnych zagadnień medycyny lotniczej w aspekcie lotów sportowych oraz podstawowych zasad higieny, których przestrzeganie umożliwia zachowanie zdrowia i kondycji pilota lub skoczka spadochronowego. Odbiorcy: kandydaci na pilotów oraz piloci szybowcowi i samolotowi, a także skoczkowie spadochronowi.

Do nabycia w księgarniach Domu Książki.

Rys. W. Fuglewicz



# 41 MISTRZOSTWA POLSKI modeli latających

Od 3 do 5 września na lotnisku Centrum Szybowcowego w Lesznie Wlkp. rozegrano 41 Mistrzostwa Polski Modeli Latających. Tym razem z racji dużej liczby zawodników, zakwalifikowanych na mistrzostwa z jednej strony i szczupłą bazę hotelową Centrum z drugiej, zdecydowano się na eksperyment. Zawodnicy startujący w poszczególnych kategoriach, rozgrywanych każda w innym dniu, meldowali się na lotnisku po południu w dniu poprzedzającym start i odjeżdżali wieczorem po startach, zwalniając miejsca noclegowe innym.

Próba ta, podyktowana koniecznością, nie wypadła jednak najlepiej, było sporo różnych kłopotów z zakwaterowaniem, odczuwało się pośpiech, część zawodników biwakowała w namiotach, chcąc pomóc startującym kolegom. Naprędce, w warunkach polowych, dekorowano zwycięzców. Być może nie miało to decydującego wpływu na wyniki sportowe zawodów, jednak niektóre kategorie, głównie F1B, wyraźnie ucierpiały na skutek bezwzględnej konieczności rozegrania kategorii w jednym ściśle określonym dniu.

Mistrzostwa nie miały właściwie oficjalnego otwarcia, a zawody rozpoczęły się od startu silnikówek w dniu 3 września. Pogoda kiepska. Chłodno, dość silny wiatr — ok. 5—6 m/s, pełne zachmurzenie. Po raz pierwszy modele miały ograniczony czas pracy silnika do 7 s. Ciekawi byliśmy, jak nasza czołówka poradzi sobie z tą innowacją. Grupa centralnego szkolenia w tej kategorii otrzymała wystarczającą ilość dobrych włoskich silników „Rossi".

Okazało się jednak, że w dalszym ciągu czołówka jest bardzo wąska i nie reprezentuje poziomu zbliżonego do ekstraklasy światowej. Całe szczęście, że zarysowały się pewne oznaki poprawy na lepsze. Za najważniejsze uznałbym pojawienie się nowych, młodych twarzy, z dobrze opracowanymi i dobrze latającymi modelami. Wygrał dość niespodziewanie najrówniej latający Piotr Plachetka, z prężnie pracującego ośrodka w Gliwicach. Za niespodziankę należy również uznać drugie miejsce Eugeniusza Mosora ze Świdnika. Mimo wysokich lokat, nie poczynili postępów w ostatnim roku doświadczeni kadrowicze Piątek i Ochman.

Moim zdaniem, najbardziej prawidłowe tory lotu wznoszącego posiadały modele Czerwińskiego i Połubińskiego i one też uzyskiwały największe wysokości. Jednak przejścia modeli do lotu ślizgowego pozostawiały sporo do życzenia. Obaj zresztą „złapali" po jednym „0" za to samo przewinienie (nie potrafili uruchomić silnika w przepisowym czasie) i tym samym zaprzepaścili szanse na wyższe miejsca. Jedno „0" miał również Grabarkiewicz. Zupełnie zawiódł weteran Krzemiński, którego kolejny model rozsypał się w powietrzu przy pracującym silniku. W kategorii juniorów również nie lepiej. Jedynie trzech zawodników przekroczyło granicę 300 s, a jedynym jaśniejszym punktem był ładny model zwycięzcy Adama Burka z Mielca. U wszystkich zawodników wyraźnie widać było brak dostatecznej ilości lotów treningowych modeli, wielokrotnie zawodziła regulacja. Być może pojawienie się młodych zawodników z dobrymi modelami, „zastrzyki" dobrego sprzętu oraz wytrwała praca i trening zbliżą wreszcie osiągnięcia tej kategorii do poziomu światowego.

Ze względu na złe warunki, przekładanie godziny startu, przenoszenie miejsca startów — rozegrano zamiast siedmiu pięć kolejnych lotów.

Następnego dnia, tj. 4 września, do walki stanęli zawodnicy z kategorii gumówek, uznawanej za najmocniejszą z racji wyników uzyskiwanych na arenie międzynarodowej. Niestety, pogoda nie była dla gumówek łaskawa. Zimno, silny, porywisty wiatr w kierunku Leszna. Przekreślało to z góry możliwość uzyskania dobrych wyników. Nieprzydatne w tych warunkach okazały się termowizory, taśmy i bańki mydlane. Wszystkie modele po 180 s lotu lądowały w dzielnicy willowej w Lesznie. W tych warunkach uzyskane wyniki należy uznać za dobre. I w tej kategorii notuje się systematyczny wzrost poziomu wśród młodych zawodników. Tuż za mistrzem Polski, doświadczonym Włodarczykiem, ze stratą 1 s uplasował się 20-letni Poczobut z Białegostoku. 18-letni mistrz Polski juniorów Marek Oleksiak z Warszawy z uzyskanym wynikiem zająłby IV miejsce wśród seniorów! A więc o przyszłość tej kategorii możemy być w najbliższych latach spokojni. Trudne warunki były też przyczyną wielu uszkodzeń modeli. Po dwa modele poważnie uszkodzili doświadczeni zawodnicy — Włodarczyk i Kosiński. Po maksymalnych lotach nie odnaleźli swoich modeli Żurad i Oleksiak. Tym razem nie było więc tradycyjnych dogrywek, dekoracja zwycięzców miała miejsce tuż po rozegraniu konkurencji.

Z istotnych nowości technicznych, zauważonych przy startach modeli z napędem gumowym, należy wymienić sposób startu modeli Poczobuta i Kuny z Białegostoku. Modele wyrzucane były przez zawodników z zablokowanym śmigłem, które rozpoczynało pracę na wysokości ok. 4—5 m, po zwolnieniu blokady wyłącznikiem czasowym. Trudno stwierdzić, czy owe 4—5 m są rzeczywistym zyskiem wysokości przy wznoszeniu, ponieważ modele wyrzucane z zablokowanym śmigłem, z opóźnieniem uzyskują właściwą prędkość początkową. Dla potwierdzenia ew. korzyści wynikających z tego startu należałoby wykonać serię próbnych lotów w idealnych warunkach atermicznych.

Ostatniego dnia mistrzostw wystartowały modele szybowców. Pogoda znacznie się poprawiła. Większość zawodników posiadała modele wyposażone w haki do dynamicznych startów. Większość opanowała też w stopniu dobrym technikę holowania modeli z tymi hakami, jak i sam moment wyczepienia. Po niezwykle emocjonującej końcówce — zarówno wśród seniorów jak i juniorów wygrali faworyci. W kategorii juniorów Łapka wygrał drugi raz z rzędu. Śliczny i dobrze latający model posiadał zdobywca II miejsca Iwański. Z tych chłopców wkrótce powinniśmy mieć pociechę. Zwycięstwo seniora Gołubowskiego potwierdziło, iż zawodnik ten od kilku lat czyni stałe postępy i chyba na dobre usadowił się w czołówce zawodników tej kategorii. Potwierdzili również swoją klasę zdobywcy II i III miejsca — Kamiński i Kubit. Ogólnie oceniając tę kategorię, należy podkreślić wyraźny wzrost poziomu średniego, wyrównaną czołówkę, pojawienie się wielu bardzo ładnych i bardzo dobrych modeli, zgodnych ze światowymi tendencjami rozwoju tej klasy i widać również spory wkład pracy treningowej w opanowanie techniki holowania. Fakty powyższe mogą jedynie cieszyć, gdyż jest z czego wybierać kandydatów do reprezentacji narodowej.

Nasze mistrzostwa raz jeszcze potwierdziły, że kategorie modeli latających przeżywają pełny rozkwit. A za dwa lata odbędą się mistrzostwa świata. Mistrzostwa Polski dały już częściową odpowiedź, na co nas będzie stać w konfrontacji z czołówką światową. Konieczne jest, aby potencjalni kandydaci do reprezentacji narodowej ten dwuletni okres solidnie przepracowali nad doskonaleniem swoich modeli i techniki oraz taktyki startów.

**Mgr inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI**

U góry: z lewej — mistrz juniorów Adam Burek, z prawej — mistrz seniorów Piotr Plachetka. Niżej: Zwycięski zespół juniorów w kategorii szybowców (F-1A).

## NAJLEPSZE WYNIKI MISTRZOSTW

**KLASA F1A SENIORZY**

| | |
|---|---|
| 1. Roman Gołubowski — Aer. Białostocki | 1 222 pkt. |
| 2. Tadeusz Kamiński — Zagłębia Miedz. | 1 209 pkt. |
| 3. Stanisław Kubit — Gliwicki | 1 999 pkt. |

(Startowało 29 zawodników).

**KLASA F1A JUNIORZY**

| | |
|---|---|
| 1. Roman Łapka — Lubelski | 1 140 pkt. |
| 2. Bogdan Iwański — Wrocławski | 1 132 pkt. |
| 3. Czesław Ziober — Gliwicki | 1 107 pkt. |

(Startowało 20 zawodników).

**KLASA F1B SENIORZY**

| | |
|---|---|
| 1. Paweł Włodarczyk — Warszawski | 1 139 pkt. |
| 2. Andrzej Poczobut — Białostocki | 1 139 pkt. |
| 3. Stanisław Żurad — Wrocławski | 1 088 pkt. |

(Startowało 31 zawodników).

**KLASA F1B JUNIORZY**

| | |
|---|---|
| 1. Marek Oleksiak — Warszawski | 1 076 pkt. |
| 2. Mirosław Wojdylak — Kujawski | 966 pkt. |
| 3. Aleksander Sokołowski — Gliwicki | 961 pkt. |

(Startowało 17 zawodników).

**KLASA F1C SENIORZY**

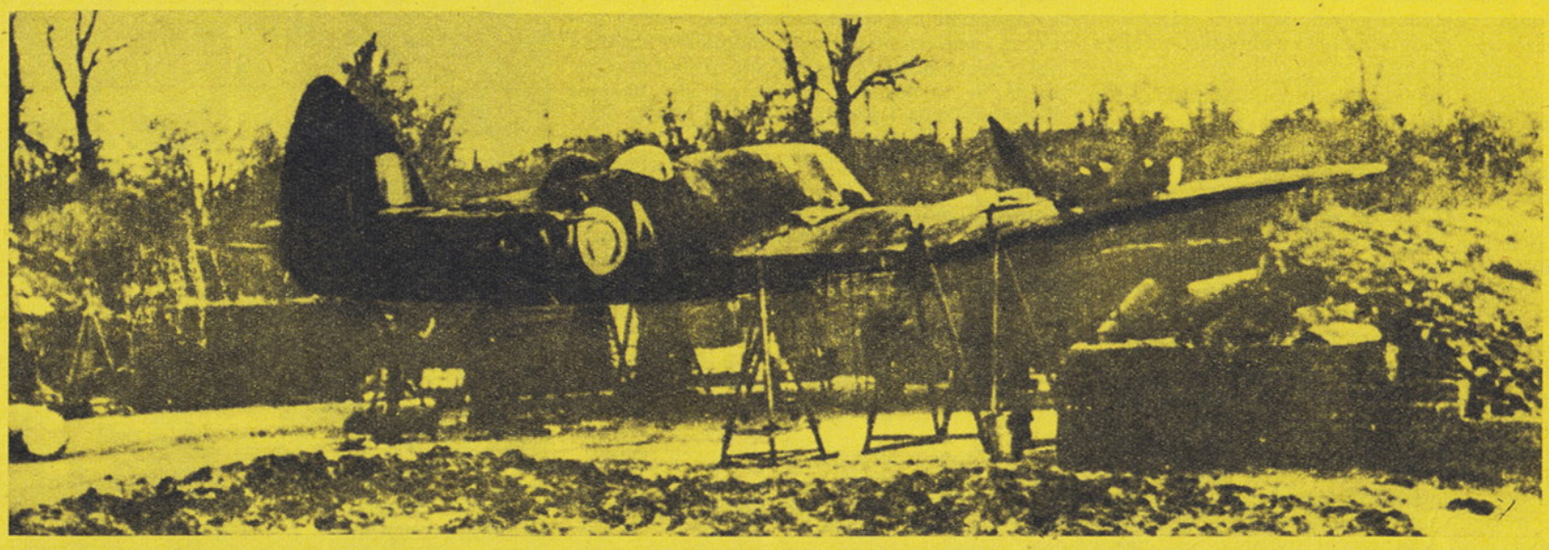
| | |
|---|---|
| 1. Piotr Plachetka — Gliwicki | 795 pkt. |
| 2. Eugeniusz Mosor — Świdnicki | 775 pkt. |
| 3. Tadeusz Piątek — Wrocławski | 743 pkt. |

(Startowało 16 zawodników).

**KLASA F1C JUNIORZY**

| | |
|---|---|
| 1. Adam Burek — Mielecki | 427 pkt. |
| 2. Adam Wierbilis — Opolski | 340 pkt. |
| 3. Stanisław Bik — Wrocławski | 317 pkt. |

(Startowało 8 zawodników).



# CZARNY TYDZIEŃ DYWIZJONU

Napisał: ANDRZEJ JANCZAK

Latem drugiego roku wojny, polski 307 Nocny Dywizjon Myśliwski „Lwowski", stacjonujący na lotnisku Exeter w hrabstwie Devon, wyposażony został w dwusilnikowe samoloty typu Bristol „Beaufighter" Mk. IIF. Był to potężny, silnie uzbrojony jednopłat, górujący pod każdym względem nad „Defiant'em" (który stanowił dotąd wyposażenie 307 dywizjonu), przystosowany do zadań nocnego myśliwca. Przy wielu zaletach był jednak stosunkowo trudny w pilotażu i wymagał wysokiej precyzji w sterowaniu, zwłaszcza w sytuacjach krytycznych, gdzie każdy, najmniejszy nawet błąd, powodował natychmiastową utratę panowania nad samolotem. W locie poziomym na jednym silniku samolot ledwie „trzymał" się powietrza, lądowanie zaś na jednym pracującym silniku równoznaczne było z wypadkiem.

Początek 1942 przyniósł dywizjonowi serię kraks. Ponieważ nastąpiły w małym odstępie czasu jedna od drugiej, okres ten nazwano „Czarnym tygodniem 307 Dywizjonu".

11 lutego, w godzinach 22.00—23.45, na „Beaufighterze" Mk. II, T. 3035, operowała załoga: Sgt. plut. pil. Kazimierz Thiesler i Sgt. kpr. r/obs. Edward Podgajny. Wracając nad lotnisko, załoga znalazła się w warunkach bardzo złej widzialności ziemi. Po pierwszym, nieudanym lądowaniu pilot poderwał maszynę na drugi krąg i okrążywszy lotnisko zbliżał się z kierunku północnego-zachodu. W odległości dwóch mil od początku pasa startowego samolot zaczepił kołami o drzewa i spadł na ziemię. Załoga zginęła w płonącej maszynie.

13 lutego, w godzinach nocnych, na „Beaufighterze" Mk. II, R. 2446, ćwiczyła załoga: P/O ppor. pil. Zdzisław Kurek i P/O por. r/obs. Józef Skrouba. Dobre warunki atmosferyczne zadecydowały, że załogę skierowana na współpracę z ośrodkiem radarowego naprowadzania G.C.I. Exminster. Po 3.50 godzinach ćwiczeń, załoga wróciła do Exeter. Przed lądowaniem pilot próbował wykonać krag nad lotniskiem. O godzinie 22.45 w m. Clyst Honiton (od płd.-zach. strony lotniska), z braku paliwa obydwa silniki przerwały pracę i samolot uderzył prawie pionowo o ziemię. Załoga zginęła na miejscu.

14 lutego, w godzinach przedpołudniowych, na „Beaufighterze" Mk. II, R. 2445, wystartowała załoga: P/O ppor. pil. Stefan Maxymowicz-Raczyński [1]) i F/O por. r/obs. Jerzy Łazarowicz. Świadkiem tego wydarzenia był ówczesny dowódca „B" eskadry, S/Ldr kpt. pil. Maksymilian Lewandowski, pełniący wówczas obowiązki dowódcy 307 dywizjonu, pod nieobecność W/C mjra inż. pil. Stanisława Brejnaka. Tak pisał on do mnie 31.10. 1972 r. z Kanady:

„Zastępując dowódcę dywizjonu miałem obowiązek zorganizowania uroczystości pogrzebowych czterech lotników poległych parę dni temu. Ze zrozumiałych względów nastrój wśród żołnierzy panuje nie najlepszy.

O godzinie 14.40 startują na oblot maszyny Maxymowicz z Łazarowiczem. Przed lotem pilot mówi kolegom, że trzeba polatać ostro, żeby dodać ducha braci zgnębionej ostatnimi wypadkami w dywizjonie.

Po starcie robi krąg i zaczyna atakować nasz dispersal. Maszyna wyje pełnią mocy, aż szyby brzęczą w baraku. Takie wybryki są sprzeczne zarówno z regulaminem jak i ze zdrowym rozsądkiem, wychodzę więc przed barak popatrzeć co za szaleniec tak dokazuje. Patrzę i oczom własnym nie wierzę. Przede mną w locie nurkowym pędzi ku ziemi na pełnych obrotach silnika „Beaufighter". Pilot przekroczywszy dawno wysokość krytyczną próbuje teraz za wszelką cenę wyciągnąć maszynę do lotu poziomego, ale jest za późno — „Beaufighter" to nie „Spitfire".

Maszyna zawadza lewym skrzydłem o potężne drzewo, silnik staje w płomieniach i samolot wykonawszy regularną beczkę uderza o ziemię. Następuje olbrzymia eksplozja i wybucha pożar. Wszystko to dzieje sie niedaleko ode mnie. Widzę biegnących do wypadku mechaników. Wiem jednak, że na nic zdadzą się ich wysiłki — z takiej kraksy nie wychodzi się z życiem. Podchodzę bliżej i widzę w jak gorączkowym pośpiechu uwijają się mechanicy. Niekórzy nawet gołymi rękami próbują rozrywać gorejące blachy...

Ogon samolotu na skutek olbrzymiego wstrząsu przełamał się, pozostając za skarpą. Przód maszyny wraz z silnikami i zbiornikami benzyny dopala się. Od strony ogona żołnierze wyciągają pokrwawionego radiobserwatora. Nadjeżdża sanitarka z lekarzem dywizjonu kpt. Janem Szlązakiem. Chwilę potem zniekształcone zwłoki por. Łazarowicza przeniesione zostają na nosze. Pytam lekarza o jego stan. Odpowiada smutnym głosem, że prawdopodobnie beznadziejny, ale dokładniej obejrzy go sobie w szpitalu. Niestety, z pilotem nic już nie da się zrobić, zginął na miejscu.

Trwają przygotowania do pogrzebu ofiar dwóch poprzednich katastrof, toteż wydaję adiutantowi polecenie, aby wstrzymał ceremonię żałobną — chcę zaczekać na Jurka...

Wieczorem jadę do szpitala. Lekarze mówią, że stan lotnika beznadziejny. Jedna noga zupełnie zmiażdżona przez magazyny od działek 20 mm, więc ją amputowali. Poza tym pacjent odniósł inne, bardzo ciężkie obrażenia wewnętrzne i zewnętrzne, a do tego wszystkiego doszedł ogromny upływ krwi. Pytam lekarzy, czy istnieje jakaś szansa utrzymania go przy życiu? Odpowiadają, że prawie żadna, więc przygotowujemy pogrzeb na jutro.

Rano jadę do szpitala i dowiaduję się, że Jurek żyje nadal, choć stan jego jest w dalszym ciągu beznadziejny. Postanawiam więc zaczekać jeszcze dzień. Znowu zjawiam się w szpitalu i dowiaduję się, że stan pacjenta ulega pewnej poprawie. Nie mogę dłużej czekać, urządzamy pogrzeb bez niego — w sumie pięciu ludzi (...)".

17 lutego 1942 r., wąską uliczką prowadzącą do exeterskiego „Higher Cemetery", podążał wolno kondukt pogrzebowy żołnierzy 307 dywizjonu. Na barkach towarzyszy broni spoczywało pięć trumien. Z okien okolicznych domów wyglądali mieszkańcy tej dzielnicy. Dziś na ich twarzach nie było ciekawości — ich polscy obrońcy przeżywali ciężkie chwile. Po nabożeństwie w kaplicy cmentarnej trumny przeniesiono do miejsca,

Zdjęcie u góry: Samolot Bristol „Beaufighter" Mk II F „EW-A", R. 2445, na którym 14 lutego 1942 r. miała wypadek lotniczy załoga w składzie: ppor. pil. S. Maxymowicz-Raczyński i por. r/obs J. Łazarowicz. Zdjęcie obok: ppor. pil. Stefan Maxymowicz-Raczyński.

gdzie kończyła się aleja główna. W mogile ZK. 18 złożono zwłoki plut. pil. Kazimierza Thieslera (ur. 14.10.1915 r.), w ZK. 19 kpr. r/obs. Edwarda Podgajnego (ur. 5.10.1916 r.) w ZK. 84 ppor. pil. Zdzisława Kurka (ur. 20.09.1919 r.) w ZK. 83 por. r/obs. Józefa Skrouby (ur. 7.04.1912 r.) w ZK. 67 ppor. pil. Stefana Maxymowicza-Raczyńskiego, mogiła ZK. 68 czekała na por. r/obs. Jerzego Łazarowicza...

Trzy miesiące później (3.05.1942 r.) czterej bohaterscy żołnierze eskadry „M" [2]): kpr. Piotr Windys, kpr. Zygmunt Istel, kpr. Bronisław Gródź i kpr. Stanisław Sałajczyk, za akcję ratowniczą płonącego „Beaufightera" R. 2445, uwieńczoną wydobyciem rannego radioobserwatora, udekorowani zostali Brązowymi Krzyżami Zasługi i dyplomami podpisanymi własnoręcznie przez gen. broni Władysława Sikorskiego.

Tymczasem w szpitalu w Exeter, po amputacji nogi i innych urazach, organizm por. Łazarowicza walczył mozolnie o utrzymanie się przy życiu. W kronice 307 dywizjonu, w dniu 27.11.1942 r., radioobserwator tak wspominał swoje wrażenia po wypadku.

„Pamiętam prawie wszystko co się działo w szpitalu w Exeter, choć przez dłuższy czas miałem dość silną gorączkę. Tak jakby to było dziś, widzę, że fotel stojący w kącie, to piękna czarna limuzyna, w dodatku widziałem, że stoi na Trafalgar Square w Londynie i że szajka złodziei chce ją ukraść. Wysyłam więc siostrę dyżurną na prawo od łóżka i korzystając z jej nieuwagi sam — szur na lewo... Rymnąłem jak długi, gdy chciałem uruchomić prawą nogę, bo jej nie miałem.

Siostra było przerażona sądząc, że zrobiłem sobie coś złego spadając z łóżka, co było dla niej niemal kryminalną sprawą. Staszek Sawczyński mówił mi potem: „Wiele rzeczy mogę ci wybaczyć ,ale nigdy ci nie zapomnę tego drylu jakiś ty stosował do szpitalnych sióstr w Exeter". Miał chłop rację. Ledwie się drzwi zamknęły za siostrą, gdy ja już na nią dzwoniłem i zawsze wynajdywałem jakieś zajęcie.

Następnie przewieźli mnie do Torquay i wszystko szło normalnie — po prostu nie istniałem. Aż tu pewnego dnia jakby piorun we mnie strzelił — dostałem list: „W przyszłym tygodniu odwiedzimy cię z żoną, przygotuj dobrą kwaterę itd.". Patrzę na datę: 28 luty 1942 r.

— Co to jest dzisiaj? — pytam.

— Całkiem po prostu, kwiecień.

Dobrze, kwiecień... Ale co było między lutym a kwietniem? Nie wiem. Pytam kolegów. Mówi Mietek Kałuża:

— Nie strugaj z tata wariata, popatrz się, że nie masz gila, Rozbiłeś się na „Beaufighterze" i nie pamiętasz nic. To takie proste!

Nic, ale to nic, nie wierzyłem mu, bo absolutnie nic nie pamiętałem, a to było sprzeczne z moim rozumem, który wówczas pracował już zupełnie normalnie. Strasznie mnie to wszystko męczyło, aż nagle stało się kompletnie jasne. To przecież takie naturalne i takie proste — ja śnię i to wszystko mi się śni. Ten sen jakiś dziwny, śni mi się, że jestem w szpitalu w miejscowości, którą znałem przed lutym i otaczają mnie w tym śnie koledzy, których spotkałem przedtem. To wszystko nie ma większego znaczenia, gdyż we śnie wszystko może się wydarzyć, czego najlepszym dowodem jest ta bujda o mojej kraksie. Będę śnił dalej i zobaczę co z tego wyniknie.

I tak sobie śniłem, aż pewnego dnia odwiedził mnie ppor. Stefan Podgórski. Miło mi było, bo go lubię. Przed odjazdem powiedział: „Odwiedzę cię za dwa dni". Ja tylko uśmiechnąłem się i w duchu pomyślałem: „Ty i tak nie przyjedziesz, bo mi się to przecież śni". Wiedziałem, że nie przyjedzie i nawet mi specjalnie przykro nie było, że się nie zjawił w oznaczonym czasie.

Dzień miał się już ku końcowi i było już dawno po „afternoon tea", gdy przyjechał Stefan. Zbaraniałem zupełnie i z trudem wykrztusiłem:

— Stefan... toś ty... przyjecha!?...

— No tak, cóż tak wytrzeszczasz gały? Obiecałem przyjechać dziś, no i jestem. O co ci chodzi?

Ja jednak miałem powód do oniemienia. To co mi narzuciła moja logika, to co było po prostu podstawą mojego bytu, nagle runęło: Stefan istotnie przyjechał i jeszcze mnie obsztorcował za to, że patrzę na niego, jak cielę na malowane wrota.

Puściłem na nowo w ruch wszystkie komórki mózgowe. Zastanawiałem się nad tym, co powinien zrobić człowiek, który śpi, aby przekonać się, czy też udowodnić, że śpi? Zupełnie tak, jakbym chciał sugerować, że właśnie nie jestem tutaj. Namęczyłem się, ale wymyśliłem.

Graliśmy pewnego wieczora w bridge'a. Nie uprzedzając nikogo, nagle w połowie robra przerywam grę i wstaję od stolika, pomimo gorących protestów partnerów.

— Skończymy jutro — mówię, a w duchu dodają sobie. — Jeśli jutro siądę do stolika w oznaczonym czasie z tymi samymi typami i zaczniemy grę od tego samego zapisu, będzie to dowodem, że mi się nie śni.

Powtórzyłem ten eksperyment parokrotnie. Dziś śmieję się z tego, bo wiem, że nie mam nogi i nigdy jej nie będę miał. Wiem, że miałem wypadek, którego nigdy nie będę pamiętał. Był to jednak bardzo ciężki i przykry okres, gdy chciałem się obudzić ze snu, który był rzeczywistością".

Osiemnaście mil na południe od Exeteru, nad Zatoką Torbay, leży znane uzdrowisko devońskie — Torquay. W czasie wojny był tu szpital wojskowy RAF, do którego przysyłano na rekonwalescencję lotników. Jednym z nich był por. Łazarowicz. Otrzymawszy protezę, oficer zaczyna od nowa uczyć się chodzić. Z czasem porusza się coraz swobodniej i cieszy się z nowej nogi niczym małe dziecko.

W niedzielę, 25 października 1942 r., o godzinie 11-ej, przy niskim pułapie chmur, dwa samoloty niemieckie typu Focke Wulf-190 zrzuciły bomby na szpital w Torquay. Oba skrzydła budynku zostały zniszczone, część środkowa ocalała. W obawie przed ponowieniem nalotów, szpital ewakuowano pod m. Swindon. Tymczasem w Torquay, spośród osiemnastu polskich lotników przebywających w szpitalu na kuracji i odpoczynku, zginęło czterech, a kilku odniosło rany. Zginęli: kpt. obs. Andrzej Strasburger (ur. 1.10.1904 r.) z 23 Dywizjonu, pochowany na londyńskim cmentarzu St. Mary, gr. 25; por. Kazimierz Jan Wójcicki (ur. 1.03.1914 r.) z 301 Dywizjonu, pochowany na cmentarzu Newark, gr. 0.311; por. pil. Franciszek Czajkowski (ur. 20.09.1916 r.) ze 151 Dywizjonu, pochowany na cmentarzu w Exeter, gr. ZK 90; por. pil. Witold Jander (ur. 15.12.1913 r.) pochowany w Exeter, gr. ZK 89. Podczas bombardowania przebywał w szpitalu, świeżo operowany (wycięcie migdałów), pilot 307 Dywizjonu F/O por. Wacław Tarnowski, który wróciwszy do Exeter, złożył w kronice „Lwowskich Puchaczy" następujący wpis:

„O bombardowaniu szpitala wiem więcej z opowiadania innych, niż własnej obserwacji, leżałem bowiem w łóżku i nie wolno mi się było ruszać.

Doktór był właśnie w pokoju, gdy usłyszeliśmy szum silników. Myślę, że nie później niż w dwie sekundy potem szurnąłem z łóżka pod lewą ścianę. Doskonale wiedziałem, że muszą to być lecące Focke-Wulfy, które będą grzać z karabinów maszynowych i zrzucą bomby. Od bomb, jeżeli mam pecha, nic mnie nie uratuje, ale kul karabinowych mogę uniknąć. Doktór w tym czasie stojąc w oknie patrzył w lewo.

Wszystko trwało około ośmiu sekund i odbyło się ściśle według programu. Karabiny i działka zagrały, gdy leżałem już przy ścianie. Zaraz potem rąbnęła pierwsza bomba tuż za prawym skrzydłem szpitala. Odruchowo zerwałem się i otworzyłem drzwi na korytarz, tak jakbym chciał gdzieś uciekać. Wtedy zobaczyłem błysk drugiej bomby, która wybuchła wewnątrz lewego skrzydła. Zupełnie nie pamiętam huku, ale musiałem go chyba słyszeć. Wiedziałem, że jest już po wszystkim.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

# ZACHWYTY I NIEPOKOJE

## POZOSTANĄ W NASZEJ PAMIĘCI

Przed Dniem Zmarłych odwiedziłem warszawskie cmentarze na Powązkach. Chodziłem po nich zamyślony i przystawałem nad grobami lotników. Patrzyłem na tablice z nazwiskami pilotów i skoczków spadochronowych. Niekiedy trudno mi było uwierzyć, że odeszli na zawsze z naszych lotniczych szeregów. Jeszcze nie tak dawno widywałem ich na lotniskach, zawodach, zjazdach. Wielu z nich znałem osobiście, z wieloma przyjaźniłem się, innych dość często spotykałem.

Pożółkłe liście szeleszczą pod nogami. Dookoła panuje dostojna, cmentarna cisza. Co pewien czas spotykam pojedyńcze osoby, które siedzą na małych ławeczkach przed grobami swych bliskich. Dominuje cisza, powaga, jakby uroczysty spokój. Zdaję sobie sprawe że ludzie ci przeżywają chwile wspomnień.

Krok po kroku, bez pośpiechu chodzę między grobami i przystaję przy tych, w których spoczywają lotnicy. Śmigła na krzyżach sygnalizują, że groby należą do ludzi przestworzy. Nierzadko, pochylony nad zatartymi napisami, próbuję odczytać nazwiska.

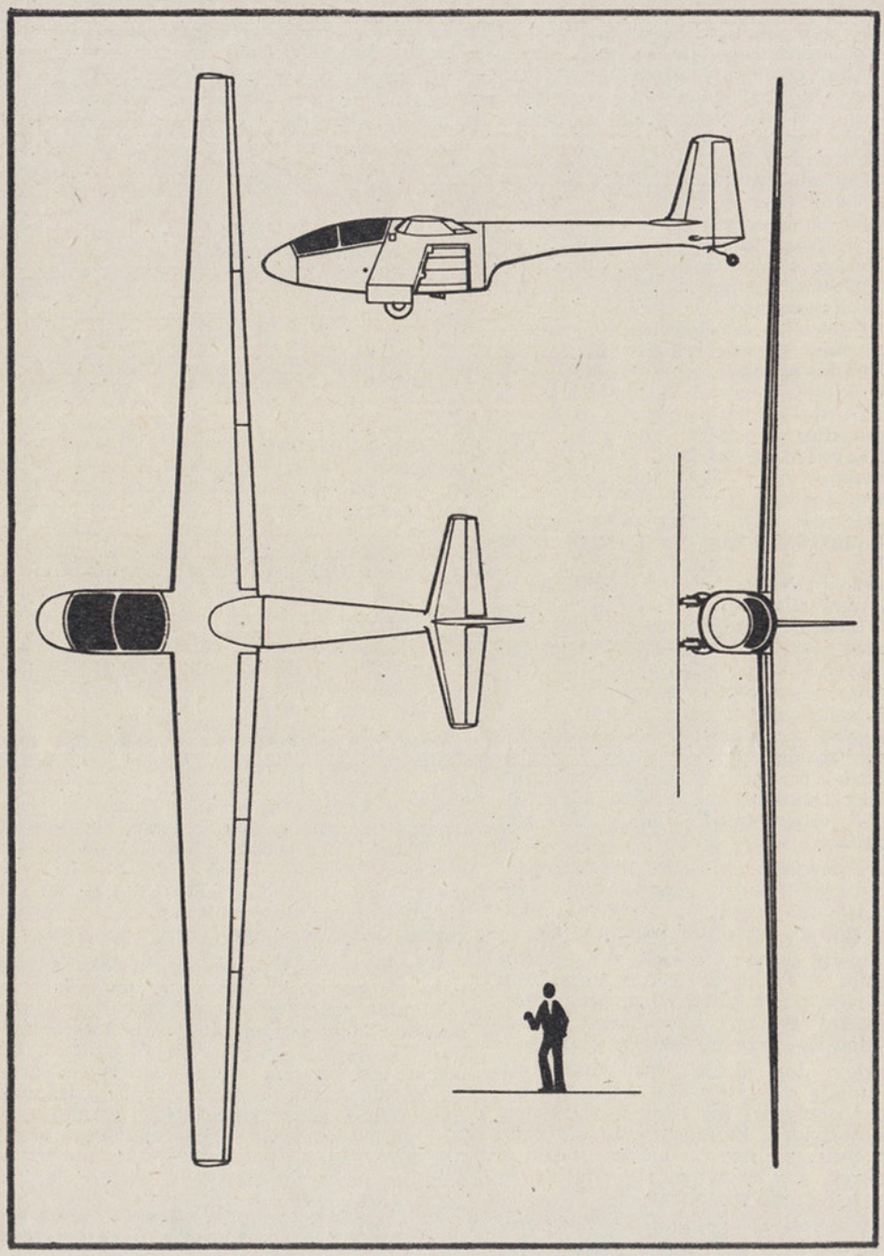
Na warszawskich cmentarzach spoczywają lotnicy polscy z pierwszej i drugiej wojny światowej, podoficerowie i oficerowie lotnictwa międzywojennego oraz powojennego, piloci sportowi, skoczkowie spadochronowi, piloci doświadczalni, piloci komunikacyjni, balonowi. Ci, którzy zginęli podczas pełnienia swej służby w powietrzu i ci, którzy umarli śmiercią naturalną. Tutaj leży Ludwik Idzikowski, który zginął przy próbie przelotu przez Atlantyk, tutaj spoczywają Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura, tutaj leżą niedawno przywiezione z USA prochy Stanisława Rogalskiego.

Na Cmentarzu Powązkowskim spoczywa Sylwester Bartosik w kwaterze polskich komunistów bestialsko pomordowanych przez hitlerowców. Tutaj spoczywa pilot 1 PLM „Warszawa" Roman Wierzchnicki, który zginął w walce o Berlin w 1945 r., dalej — pilot szybowcowy AW Ryszard Bitner, znakomici piloci balonowi Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński; skoczkowie spadochronowi, m. in. Zbigniew Chronik. To tu spoczywają piloci doświadczalni — inżynierowie Sławomir Makaruk i Jerzy Rzewnicki.

— Dziesiątki grobów, dziesiątki nazwisk, z których wiele zapisało się trwale w historii polskiego lotnictwa.

Brak jest tych, którzy wśród zawieruchy wojennej, w bitwach powietrznych, nierzadko po zwycięskiej walce, spłonęli w powietrzu nad obcą ziemią. Brak jest wielu tych, którzy walcząc w pułkach lotniczych na froncie wschodnim jak w dywizjonach na Zachodzie, rozpoczynali walkę o polskie niebo. Brak jest tych, którzy przykryci gorącym piaskiem Afryki lub pod potężną warstwą wody spoczywają na dnie Kanału La Manche lub Oceanu Atlantyckiego. Brak jest tych, którzy spieszyli na pomoc powstańcom Warszawy z dalekich Włoch, w dramatycznym, dalekodystansowym locie; mogiły ich, często bezimienne, rozsiane są na trasie z Brindisi ku bohatersko walczącej stolicy Polski.

Gdy tak wędruję ścieżkami cmentarzy na Powązkach, z żalem dostrzegam obok grobów dobrze utrzymanych — wiele zaniedbanych lub zupełnie opuszczonych. Ile grobów lotników jest na wszystkich cmentarzach w naszym kraju? Czy wszystkie otaczane są opieką? Któż jak nie lotnicy powinni o nich pamiętać? Wydaje się, że dużo tutaj mogą zdziałać harcerskie drużyny lotnicze, koła lotnicze, a przede wszystkim seniorzy lotnictwa.



# MOTOSZYBOWIEC NIPPI NP-100A

Japońska wytwórnia lotnicza Nihon Hikoki (w skrócie Nippi) opublikowała dane i szczegóły na temat swego najnowszego projektu — dwumiejscowego motoszybowca o niezwykłym rozwiązaniu zespołu napędowego. Motoszybowiec z otunelowanym śmigłem, noszący oznaczenie NP-100A, odbył lot w Atsugi 23 grudnia 1975 r. Drugi prototyp miał być wystawiony na międzynarodowej wystawie lotniczej w Tokio, w październiku 1976 r.

Pierwszy prototyp przechodzi obecnie próby homologacyjne. Wytwórnia ma zamiar rozpocząć produkcję motoszybowca w 1977 r. w liczbie jednego miesięcznie.

NP-100A jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji mieszanej.

Skrzydła o dużej rozpiętości mają obrys trapezowy i niewielki wznios. Profil laminarny Wortmann FX-67k-170. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem dwuobwodowym. Krawędź spływu jest zajęta przez lotki oraz dwusegmentowe klapy wyporowe, które przy odpowiednim wychyleniu działają jako hamulce aerodynamiczne.

Kadłub półskorupowy, pogrubiony w okolicy spływu płata dla pomieszczenia układu napędowego. W przodzie mieści się kabina załogi z dwoma miejscami obok siebie. Sterowanie zdwojone. Osłona kabiny składa się ze stałego wiatrochronu i tylnej, ruchomej części otwieranej przy wsiadaniu w tył do góry specjalnym mechanizmem prostowodowym. Tylna część kadłuba przewężona, tworzy belkę ogonową — wspornik usterzenia.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne, o obrysie trapezowym. Usterzenie poziome zabudowane u nasady statecznika pionowego, stanowiącego całość z kadłubem.

Podwozie klasyczne, dwukołowe, o bardzo małym rozstawie, chowane całkowicie w kadłub. Niewielkie kółko ogonowe (nie chowane).

Najbardziej charakterystyczną cechą motoszybowca jest jego układ napędowy. Niewielki silnik tłokowy umiejscowiony jest wewnątrz środkowej części kadłuba, w okolicy spływu skrzydeł, wraz ze śmigłem pchającym. Powietrze zasysane jest do komory silnika przez podłużne otwory w pokryciu kadłuba i wyrzucane przez otwór w miejscu uskoku kadłuba. Otwory wlotowe zamykane są pokrywami — żaluzjami, gdy silnik jest wyłączony. Takie rozwiązanie ma na celu zmniejszenie oporów aerodynamicznych i podwyższenie doskonałości w locie szybowcowym.

W prototypie zastosowano czterocylindrowy silnik motocyklowy Kawasaki H-2 Kai o mocy 60 KM i czterołopatowe śmigło — wentylator o średnicy 60 cm. Zapas paliwa — 40 litrów.

**(J. Ś.)**

### DANE TECHNICZNE

**Wymiary:** Rozpiętość — 18,00 m, długość — 8,00 m, wysokość — 2,23 m, pow. nośna — 18,0 m², wydłużenie — 18.

**Masy:** Masa własna — 420 kg, masa całkowita (start) — 600 kg, obciążenie pow. — 33,3 kg/m², obciążenie mocy — 10 kg/KM.

**Osiągi samolotowe:** Prędkość max. — 160 km/h, prędkość ekonomiczna — 90 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h, wznoszenie — 2 m/s, zasięg — 200 km, czas trwania lotu — 2 h 10 min, start na 15 m — 600 m, lądowanie znad 15 m — 400 m.

**Osiągi szybowcowe:** Doskonałość max. — 30, opadanie min. — 0,8 m/s.

W Berlinie, jak już donosiliśmy, odbyły się niedawno obrady piątej sesji organizacji „Intersputnik". W dniu 20 września podpisano protokoł, z którego wynika, że Rada Międzynarodowej Organizacji Łączności Kosmicznej „Intersputnik" podjęła decyzję o włączeniu do MSŁK „Intersputnik" stacji naziemnych w Polsce, NRD, na Kubie, w Mongolii, CSRS i ZSRR. Stacje są już eksploatowane i do połowy roku bieżącego zrealizowano 103 transmisje telewizyjne. Ale to nie wszystko. Bieżące obrady i podpisane dokumenty stały się bazą prawną do dalszej działalności organizacji. Na przykład podpisano porozumienie o współpracy między organizacją „Intersputnik", a RWPG oraz kontrakt na dzierżawę przez „Intersputnik" kanałów telekomunikacyjnych na radzieckich satelitach łącznościowych. Ustalono tryb rozliczeń i opłat taryfowych na dzierżawę tych kanałów. Jeśli chodzi o plany na najbliższe lata, to w okresie 1977—78 kontynuowane będą prace nad wykorzystaniem i uruchomieniem łączy radiofonicznych, telegraficznych i telekopiowych oraz transmisji danych. Przewodniczącym Rady został wybrany przedstawiciel NRD B. Czerwiński, a jego zastępcą został Polak Konrad Kozłowski.

12 października stolicę NRD odwiedzili radzieccy kosmonauci, bohaterowie niedawno przeprowadzonego lotu na statku „Sojuz-22". W tymże dniu Walery Bykowski i Władimir Aksienow przyjęci zostali przez sekretarza generalnego KC SED Ericha Honeckera, który w imieniu Komitetu Centralnego partii i Rady Państwa NRD udekorował ich najwyższymi orderami Karola Marksa, przyznanymi w dowód uznania za zasługi w pogłębianiu przyjaźni i współpracy między NRD i ZSRR oraz dla podkreślenia znaczenia wspólnie przeprowadzonych doświadczeń kosmicznych.

W październiku prasa radziecka przypomina, że 19 lat temu wysłano na orbitę okołoziemską pierwszego sztucznego satelitę. Nazwa „Sputnik" weszła do wszystkich języków świata, jako symbol narodzin epoki kosmicznej. Ale teraz informacja niezwykła. Otóż jednym z nielicznych w roku 1957 specjalistów, który projektował pierwszego satelitę „Sputnik I", był kosmonauta inżynież pokładowy „Sojuza-22" Władimir Aksienow.

5 października na innej półkuli, w mieście Alamogordo (Nowy Meksyk), otwarto wystawę poświęconą „Badaniom kosmicznym w służbie pokoju międzynarodowego". Wystawa została zorganizowana w rejonie, gdzie w latach trzydziestych Amerykanie prowadzili pierwsze udane starty rakiet. Na liście wiecznej sławy, znajdującej się na honorowym miejscu wystawy-pomnika, umieszczono 35 nazwisk badaczy i pionierów Kosmosu z 10 państw świata. Wśród nich — o czym donosi specjalny korespondent agencji TASS — znajdują się nazwiska aż dziewięciu uczonych i kosmonautów radzieckich z K. Ciołkowskim i J. Gagarinem na czele. W kilku salach zespołu wystawy zgrupowano liczne eksponaty, a na otwartej przestrzeni postawiono oryginalne rakiety i statki kosmiczne dostarczone z różnych krajów. W przyszłości organizatorzy zamierzają zbudować na miejscu stałą ekspozycję, wyposażoną w planetarium i salę przeznaczoną do wygłaszania odczytów.

W związku z coraz większą liczbą stałych i pływających wież wiertniczych, wydobywających ropę naftową z dna mórz i oceanów, istnieje potrzeba wprowadzenia łączności między ośrodkami umieszczonymi na morzu i lądzie. Ostatnio wypływają propozycje, aby projektowany satelita łącznościowy Europejskiej Agencji Kosmicznej mógł służyć między innymi jako obiekt pośredniczący właśnie w łączności ze stanowiskami wydobywczymi ropy i gazu. Chodzi przy tym o dość trudną na razie do rozwiązania sprawę budowy, dosłownie miniaturowych, stacji możliwych do zabudowy na niewielkich pomostach wiertniczych. Chodzi także o zwiększenie bezpieczeństwa pracy na trudnych wyrobiskach oraz o współpracę międzynarodową w tym zakresie.

**P. E.**

# Z LOTU PO świecie

■ **Po wielu** próbach przelotu Atlantyku przy pomocy balonu wolnego jeszcze jeden śmiałek zaatakował Wielką Wodę. Nikomu nie udało się przelecieć Atlantyku, ale ostatnia próba Amerykanina Edwarda Yosta zasługuje na szczególną uwagę. Pokonał on potężną odległość, dolatując na swym aerostacie nieomal do Europy i wodując w odległości 1 250 km od wybrzeży Portugalii. Dokładnie około 320 km na wschód od wyspy Santa Maria, w archipelagu Azorów. Pilot balonu wyszedł z opresji cało. Ustanowił przy okazji światowy rekord długotrwałości lotu na balonie wolnym, uzyskując około 106 godzin. Ostatni rekord ustanowiony przed półwieczem wynosił około 80 godzin. Po otrzymaniu bliższych informacji o locie Yosta, nie omieszkamy się nimi podzielić z naszymi Czytelnikami. Jedno jest pewne: nikt jeszcze nie wykonał podobnego przelotu, a jeśli dodamy, że Yost ma 57 lat, to wypada pochylić głowę przed odwagą pioniera transatlantyckiego przelotu.

■ **Radziecki** dziennik „Izwiestia" zamieścił niedawno wypowiedź Głównego Konstruktora A. S. Jakowlewa na temat nowego samolotu Jak-42. Pracując nad nowym samolotem — powiedział Jakowlew — musieliśmy rozwiązać szereg zagadnień. Samolot transportowy powinien być w pierwszym rzędzie niezawodny, a lot na nim w pełni bezpieczny. Pasażer chce przy tym podróżować wygodnie — w tym też celu spełniono wszystkie wymagania komfortu i wygody zwracając uwagę na konstrukcję foteli, a nawet oświetlenia wnętrza kabiny. W programie badań nowej maszyny przewidziane są loty na liniach „Aeroflotu". Jak-42 już latał na trasie Moskwa—Leningrad, Moskwa—Zaporoże, a także Moskwa—Symferopol. I już mamy pierwsze doświadczenia: przewóz jednego pasażera na Jaku-42 wymaga mniej paliwa, niż ma to miejsce na innych samolotach obsługujących badane trasy. Fakt ten jest niewątpliwą zasługą pracowników biura konstrukcyjnego, którym kieruje Bohater Pracy Socjalistycznej W. A. Łotariew. W jego biurze powstał przecież silnik turboodrzutowy dla Jaka-42 o ciągu 6 5 T. Jak-42 zabiera na pokład 120 pasażerów i ma zasięg około 2 tys. km lecąc z prędkością powyżej 800 km/h.

■ **Znany** szybownik australijski Ingo Renner, aktualny mistrz świata w szybownictwie w klasie standard, jest — o czym nie wszyscy wiedzą — badaczem atmosfery. Od szeregu lat studiuje lot ptaków a szczególnie albatrosów. Twierdzi, że istnieje możliwość latania dynamicznego bez prądów wznoszących. Renner twierdzi, że taki dynamiczny lot wykonał niedawno w Australii, gdzie nie było ani cienia termiki, ani prądów zboczowych. Właśnie tak latają, twierdzi Renner, albatrosy. Potrafią one okrążyć całą kulę ziemską i wrócić na określoną wyspę na południowym Atlantyku, by tam złożyć jajka. Na temat lotu dynamicznego Renner przygotowuje odpowiednią pracę naukową, która ma być wkrótce ogłoszona. Warto dodać, że swe prace teoretyczne znany szybownik sprawdzał przy pomocy modeli zdalnie kierowanych. Kto wie, być może wkrótce zaczniemy latać naprawdę jak ptaki! A na mistrzostwach świata punktowane będą tylko wyniki uzyskane w locie dynamicznym bez wpływu prądów cieplnych (?).

■ **Naddźwiękowy** samolot pasażerski „Concorde" numer 002, a więc drugi prototyp, przekazany został Muzeum Marynarki w Yeovilton. Lot na miejsce przeznaczenia odbył „Concorde" w asyście samolotu myśliwskiego Hawker „Sea-Fury".

■ **Akademicka** grupa działająca w Berlinie Zachodnim buduje prototyp szybowca dwumiejscowego „Berlin B-12". Oblot prototypu przewidziano w roku przyszłym. Prace nad szybowcem trwają od dawna, ale ciągle zmieniają się koncepcje. Na przykład, zamiast budować specjalne skrzydła, wykorzystano w nowym szybowcu płat od szybowca „Janus". Podstawowe dane szybowca: rozpiętość — 18,2 m, wydłużenie skrzydeł — 20, maksymalna masa startowa 582 kg, maksymalna doskonałość 41, minimalna prędkość opadania 0,6 m/s. I jeszcze jedna, najważniejsza sprawa: w Berlinie Zachodnim nie wolno produkować broni i samolotów, a także szybowców. O fakcie tym przypomniał studentom przedstawiciel Senatu Berlina Zachodniego. Jak potoczą się sprawy dalej, na razie nie wiadomo.

■ **Wielka** nadzieja brytyjskiego sportu samolotowego „Cranfield A-1" odbył niedawno pierwsze loty. Sądząc ze zdjęć i charakterystyk, jest to niezwykle interesująca konstrukcja, właśnie przeznaczona do akrobacji. Podstawowe dane: rozpiętość — 10 m, długość 8,05 m, masa startowa 920 kg. Zdaniem fachowej prasy brytyjskiej, sportowcy angielscy nareszcie będą mieli właściwy sprzęt na najbliższe mistrzostwa świata. Nas urzekła piękna osłona kabiny, żywcem przypominająca samoloty myśliwskie. A w ogóle — sylwetka nowego akrobaty jest bardzo elegancka. (l)

■ **Dwa towarzystwa** przewozów wewnętrznych w Japonii przewiozły 8 sierpnia br. w ciągu jednego dnia 98 tys. pasażerów.

■ **Ze sprawozdań** 19 towarzystw zachodnioeuropejskich, zrzeszonych w Association of European Airlines wynika, że średni czas lotu ich 517 samolotów odrzutowych krótkiego i średniego zasięgu wynosił w roku ubiegłym 6 godz. 6 minut, a 285 samolotów długodystansowych — 9 godz. 5 min. Towarzystwa AEA najintensywniej użytkują samoloty DC-10, bo aż po 11 godz. na dobę.

■ **W Stanach Zjednoczonych** przedłużony został okres generalnego przeglądu struktury samolotu B-747 z 16 do 20 tysięcy godz.

■ **Air Canada** zwiększyła na swoich B-747 liczbę miejsc pasażerskich z 365 do 429.

■ **W paryskim porcie** Charles de Gaulle zatrudnionych jest 17,8 tys. osób, w tym 2,5 tys. w służbach publicznych (zarządu portu, kontrola graniczna, cło, poczta i in).

■ **Celem zmniejszenia** liczby lotów nocnych w Indiach wprowadzony został w czterech głównych portach lotniczych 15 proc. dodatek do opłat za start i lądowanie odbywane w godzinach od 23 do 6.

■ **Główne porty brytyjskie** — Heathrow, Gatwick, Prestwick, Stansted, Glasgow, Aberdeen i Edinbourg — wykazały za rok ubiegły zysk w wysokości 16,8 mln funtów, o 60 proc. większy niż w roku poprzedzającym. Jednakże zysk ten zawdzięczają one operacjom pozalotniczym. Operacje związane bezpośrednio z ruchem lotniczym przyniosły stratę 2,8 mln funtów. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

**REDAGUJE ZESPÓŁ:** JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
**WARUNKI PRENUMERATY:** prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł., półrocznej — 78 zł., kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531—71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
**OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10.50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 22.X.1976 r. Zam. 968. J-45. **INDEKS 37606**

# RAKIETĄ PO ŚWIECIE

## 6 NOWYCH REKORDÓW FAI

Samolot SR-71, na którym B. Helt i L. Elliot ustanowili 27.VII.1976 r. sześć nowych rekordów FAI. Są to: absolutny rekord prędkości na trasie zamkniętej i na trasie zamkniętej 1 000 km — 3356 km/h, absolutny rekord prędkości i rekord na bazie 15'25 km — 3 522 km/h, absolutny rekord wysokości w locie poziomym i takiż rekord dla danej kategorii samolotów — 26 212 m. Masa max. samolotu — 77 110 kg, łączny ciąg silników — 29 480 kG.

## BEZPIECZEŃSTWO NA LOTNISKU

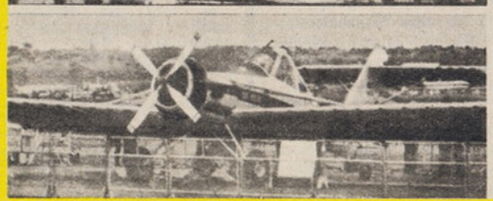
W Genewie (Szwajcaria) odbyło się 1 międzynarodowe seminarium poświęcone ratownictwu podczas lotniskowych wypadków lotniczych. Wygłoszono wiele referatów oraz pokazano najnowszy wyspecjalizowany sprzęt ratownictwa, m.in. przeciwpożarowego. Na zdjęciu: Pokaz gaszenia płonącego samolotu w wykonaniu służby lotniskowej portu lotniczego Genewa — Cointrin.

## FARNBOROUGH — 76

Widok ogólny wystawy lotniczej w Farnborough.

„Wilga", a nad nią nisko przelatujący odrzutowiec dyspozycyjny HS-125-700.

Startuje „Iskra" ze znakami cywilnymi.

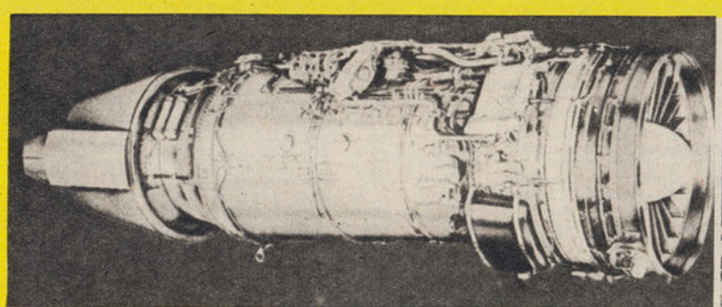


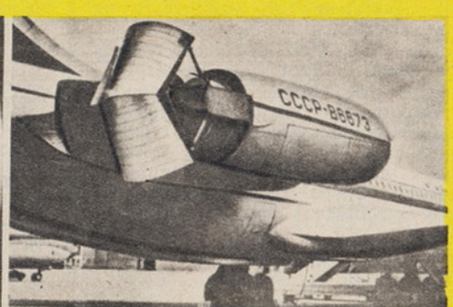
„Kruk" na stoisku wystawowym

Nowy 2-miejscowy motoszybowiec rumuński IS-28M2. Silnik Limbach SL-1700 E1 o mocy 68 KM. Max. doskonałość w locie szybowcowym — 30.

Tegoroczna Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Farnborough w W. Brytanii była największą z dotychczasowych. Wśród 376 wystawców — 146 przybyło z zagranicy. Nie zabrakło również polskiego PEZETELu, który pokazał m.in. motoszybowiec SZD-45A „Ogar", samoloty TS-11 „Iskra", PZL-104 „Wilga" i PZL-106 „Kruk" oraz szybowiec SZD-41A „Jantar Standard". Wystawę zwiedziło 250 000 osób, w tym 50 000 specjalistów lotniczych z całego świata. Fachowa prasa zagraniczna podkreśla udział Polski, Francji i USA w Farnborough, uważając to za ważne wydarzenie.

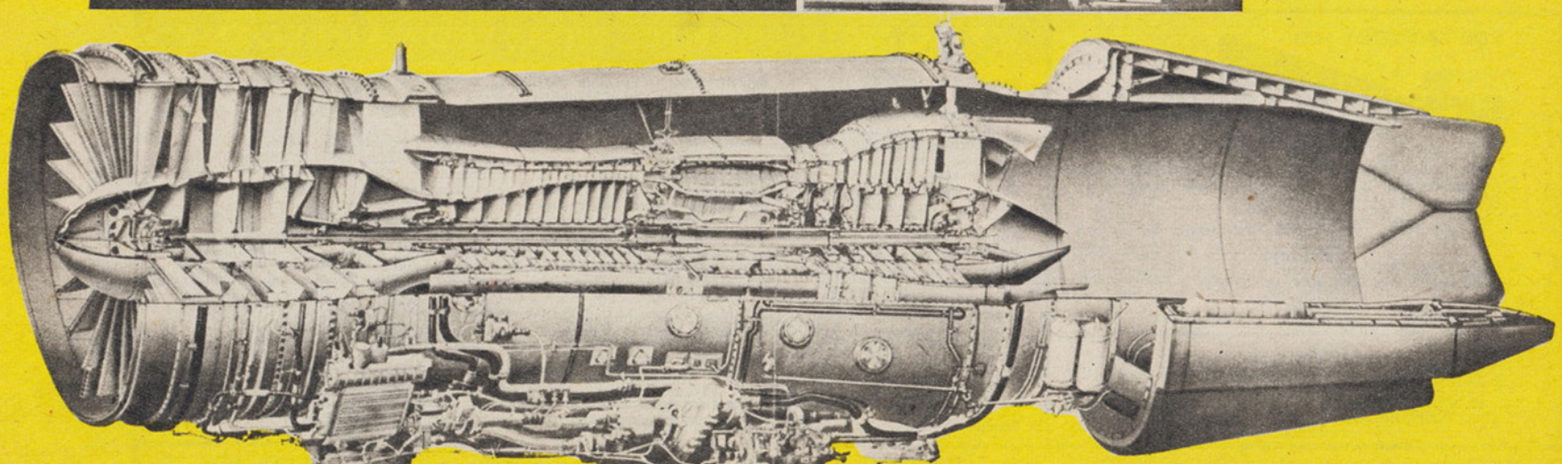
Z lewej: „Ogar" z rejestracją brytyjską na pokazach w locie.






## SILNIK TURBOODRZUTOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia radziecki dwuprzepływowy silnik turbinowy D-30KU zastosowany w samolocie pasażerskim Il-62M. Ciąg silnika — 11 500 kG. Jest to rozwinięcie silników D-20 znanych z samolotów Tu-124 i Tu-134.



Zdjęcia i rysunki: „Air—Cosmos", „Flight", „Der Flieger", „Flug-Revue".